Canadian Transport Commission

1984–85 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1985-III-69 Canada: $9.00
ISBN 0-660-52514-3 Other countries: $10.80

Price subject to change without notice

1984-85 Estimates

Part III

Canadian Transport Commission

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 4

Section I
Program Overview

A. Highlights 5
B. Financial Summary by Activity 6
C. Background
  1. Introduction 8
  2. Legal Mandate 9
  3. Program Objectives 9
  4. Program Organization for Delivery 10
D. Planning Perspective
  1. Environment 14
  2. Program Effectiveness 15

Section II
Analysis by Activity

A. Air Transport 18
B. Railway Transport 24
C. Water Transport 32
D. Motor Vehicle Transport 37
E. Research 41
F. Management and Administration 45

Section III
Supplementary Information

A. Analysis of CTC Costs by Type of Expenditure
  1. Expenditure by Object 48
  2. Personnel Expenditures 49
  3. Grants and Contributions 50
B. Cost Analysis 54

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend $61,345,000 to carry out the planned activities of the Canadian Transport Commission in 1984-85. Expenditures for contributions to employee benefit plans and subsidies to transportation companies, estimated at $494,061,000 will be made under existing statutory authority bringing the total program expenditures to $555,406,000.

Financial Requirements by Authority

	Estimates		
	1984-85 $	1983-84 $	Change $
Vote 120 - Canadian Transport Commission - Operating Expenditures	37,645,000	35,288,000	2,357,000
Vote 125 - Canadian Transport Commission - Contributions	23,700,000	25,500,000	(1,800,000)
Statutory - Payments to Railway and Transportation Companies of Amounts determined pursuant to the provisions of the Railway Act	444,730,000	429,900,000	14,830,000
Statutory - Payments to Railway, Marine and Trucking Companies of amounts determined pursuant to the provisions of the Atlantic Region Freight Assistance Act	45,500,000	48,700,000	(3,200,000)
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	3,831,000	3,712,000	119,000
Total Program	555,406,000	543,100,000	12,306,000

Section I
Program Overview

A. Highlights

The Canadian Transport Commission (CTC) has the following goals for 1984-85:

- under the provisions of the new Western Grain Transportation Act, the CTC will be extensively involved in the costing of grain movements and administration of payments related to grain transportation (see page 30);
- the Commission will implement the recommendations resulting from the public hearings on Air Fare Policy and Domestic Charter Operations to be held in 1983-84 and 1984-85 (see page 22);
- an inquiry will be made into the public policy issues related to common ownership of rail and container shipping lines with special reference to the potential effects on the Port of Halifax (see page 35);
- CTC will conduct a study of control and regulation of international shipping services by foreign governments and an assessment of the effect on Canadian trade and water carrier interests (see page 36); and
- the Commission will assume the responsibilities involved in the new Transportation of Dangerous Goods Act (see page 28).

B. Financial Summary by Activity

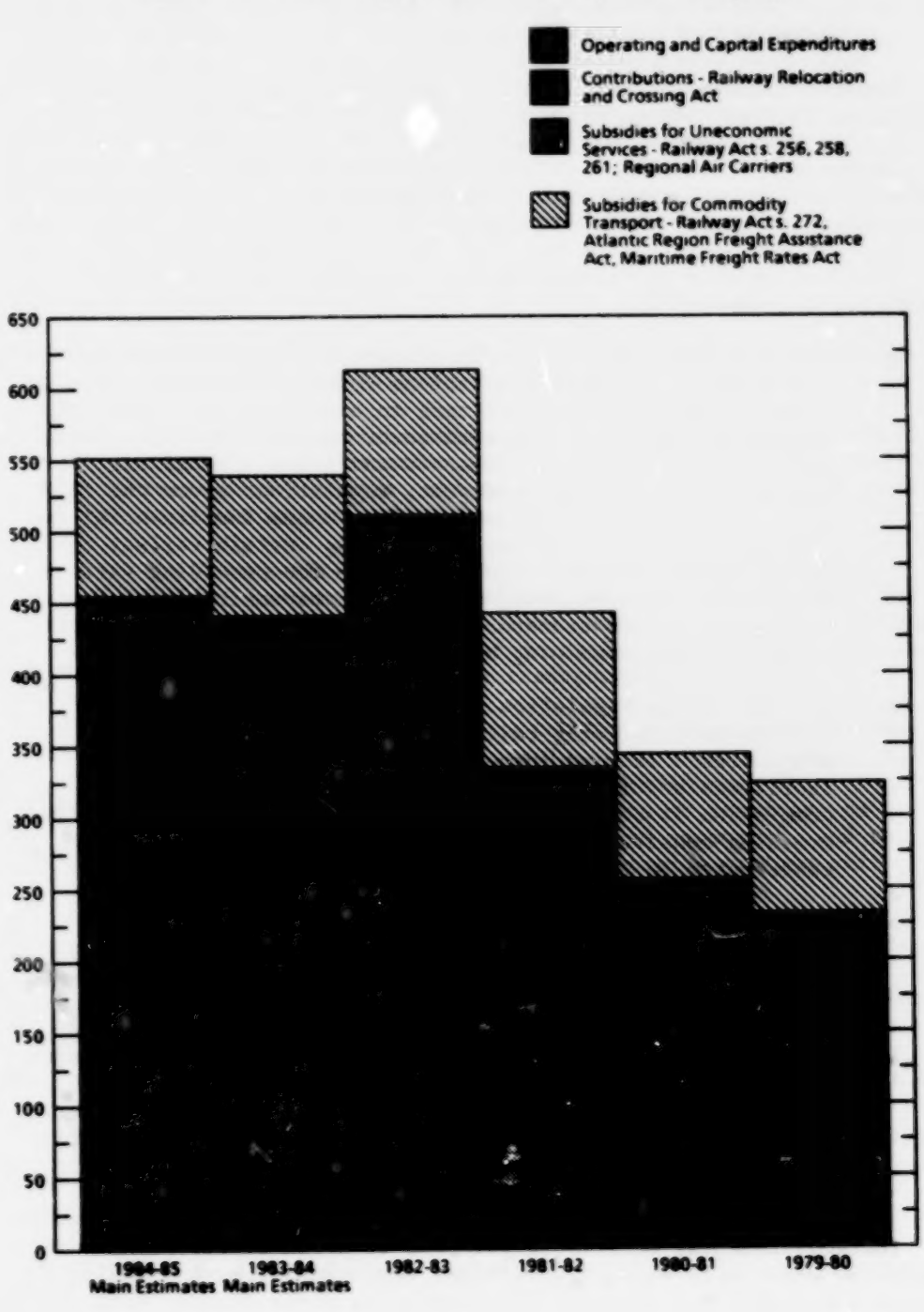
Figure 1: Financial Summary By Activity ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast Expenditures 1983-84	Change	For Details See Page
Air Transport	8,197	7,899	298	19
Railway Transport	492,319	476,046	16,273	24
Water Transport	1,885	1,808	77	32
Motor Vehicle	37,860	36,025	1,835	37
Research	4,201	3,914	287	41
Management and Administration	10,944	11,421	(477)	45
Totals	555,406	537,113	18,293	
Authorized Person-Years	812	820	(8)	49

The major changes are accounted for as follows:

- increase in payments under the Railway Act (see page 50) (changes in Railway Act payments in 1984-85 as a result of the Western Grain Transportation Act have not been included) ($14.8 million); and
- increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act (see page 50) ($2.2 million)

Figure 2: Gross Expenditures By Expense Category



C. Background

1. Introduction

The Canadian Transport Commission is a regulatory agency established by Parliament in 1967, pursuant to the National Transportation Act (NTA). It replaced the agencies that had regulated air, rail and maritime transport before that date. CTC also regulates interprovincial commodity pipelines and has some limited powers with respect to interprovincial motor vehicle transport.

The Commission's operations can be classified into four broad categories or components:

- **Economic Regulation:** The Commission develops and enforces a framework of economic regulations covering transportation in Canada. This framework extends to all "modes" or types of transportation. For air transport, the CTC regulates fares and issues licences for domestic and international air service. For railway transport, regulations cover the filing of tariffs, the classification of accounts for financial and operating data, and methods of setting certain railway costs (i.e., the amount railways can charge for providing various services). The CTC also has various responsibilities for regulating marine transportation in designated geographical areas, and for examining and filing tariffs.

- **Railway Safety Regulation:** The CTC is responsible for setting and reviewing railway safety standards and procedures. It also inspects railway equipment and facilities and investigates accidents. Finally, the Commission is responsible for approving all proposed railroad crossing construction projects and, in some cases, contributes to their financing.

- **Analysis and Advice:** The Commission's responsibilities include carrying out research into the economic and social aspects of transportation and advising the Minister in these areas.

- **Subsidy Administration:** CTC administers a number of subsidy programs. For example, certain programs subsidize the operation of uneconomic railway branch lines and passenger services. Other programs subsidize the transportation of commodities within and to and from a "select territory" (primarily Eastern Quebec and the Maritime Provinces).

Intragovernmental Relationships: The Canadian Transport Commission works with several government departments, most notably Transport Canada. For example, the Commission works closely with that Department on matters such as transport subsidy policy and the movement of dangerous goods. As noted above, the CTC has responsibility for

economic regulation of air and marine transport. However, Transport Canada is responsible for safety and technical regulations in these modes. Therefore, the CTC and Transport Canada maintain liaison to ensure proper coordination. The Commission also works with other government departments (including External Affairs, and Customs and Excise), both in negotiating international air agreements with foreign governments, and in representing Canadian interests within international organizations concerned with the regulation of ocean shipping. Liaison is maintained with the National Energy Board in regard to the development of commodity and combined pipelines and the regulatory guidelines associated with them.

2. Legal Mandate

The Commission fulfills a number of roles as set out in several Acts. The principal ones are as follows:

- the National Transportation Act requires the Commission to regulate transportation, to investigate acquisitions in the transportation area, and to conduct research into the socio-economic aspects of transportation;

- the Aeronautics Act specifies that the Commission must license commercial air services, examine and file tariffs, develop Air Carrier Regulations, ensure that operators comply with regulations, carry out investigations and surveys, and advise the minister on air transportation matters;

- the Railway Act requires the Commission to monitor railway equipment, operations and services, to promote safety, to approve (after examination) the discontinuance or subsidization of uneconomic operations or services, to prescribe a uniform "classification of accounts", and to verify certain railway costs and prescribe certain rail rates; and

- the Transport Act gives the Commission responsibility for licensing water carriers in designated areas and for examining and filing tariffs between rail or water carriers or shippers.

3. Program Objectives

The objectives of the Commission are:

With due regard to national policy aimed at achieving an economic, efficient and adequate transportation system, to regulate the development and operation of those elements of the transportation sector that come under federal jurisdiction in order to protect the

interests of the users of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To regulate the safety of railway transport services in Canada, so that they are operated in a manner that minimizes the risk of personal injury to employees and the public as well as damage to property.

To develop and provide information and advice to the federal government on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada.

To administer, in an economical and efficient manner, certain federal government programs for the subsidization of transport services.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure and Organization: The CTC program is divided into six activities. Four activities relate to the major transport modes (i.e., rail, air, water, and motor vehicle transportation). Two others -- i) Research and ii) Management and Administration support the program.

The Commission's organization (as distinct from its activities) is structured according to the major transport modes, with separate committees regulating air, rail, water and motor vehicle transport. Although certain other committees exist within CTC, they do not have their own resources. Instead, they draw upon resources of other committees, as required. The Commodity Pipeline Committee is one of these. It considers applications for building and operating commodity pipelines. Another committee, the International Transport Policy Committee, collaborates with modal committees in advising the government on the economic and legal aspects of international transport.

In addition to the committees noted above, the Review Committee deals with applications for reviews of the decisions or orders of any of the modal committees.

The Commission's organization also includes a number of branches that provide services to all committees. Except for air transport, the Traffic and Tariffs Branch handles all matters concerning the regulation of tariffs (rates and fares), and it administers several subsidy programs. The Research Branch studies economic and social issues relating to transportation in Canada. Other branches provide legal, management and administrative services to the Commission. Figures 3 and 4 illustrate the relationship between the Commission's activities and its organization structure.

Most CTC staff work in the National Capital Region. However, the Railway Transport Committee has over 100 staff members working in six regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver, and the Air Transport Committee has staff in Vancouver, Edmonton and Winnipeg. In addition, the Commission operates a Western Division, in Saskatoon, that handles various regulatory functions of concern to western Canada.

Figure 3: Canadian Transport Commission Organization Structure

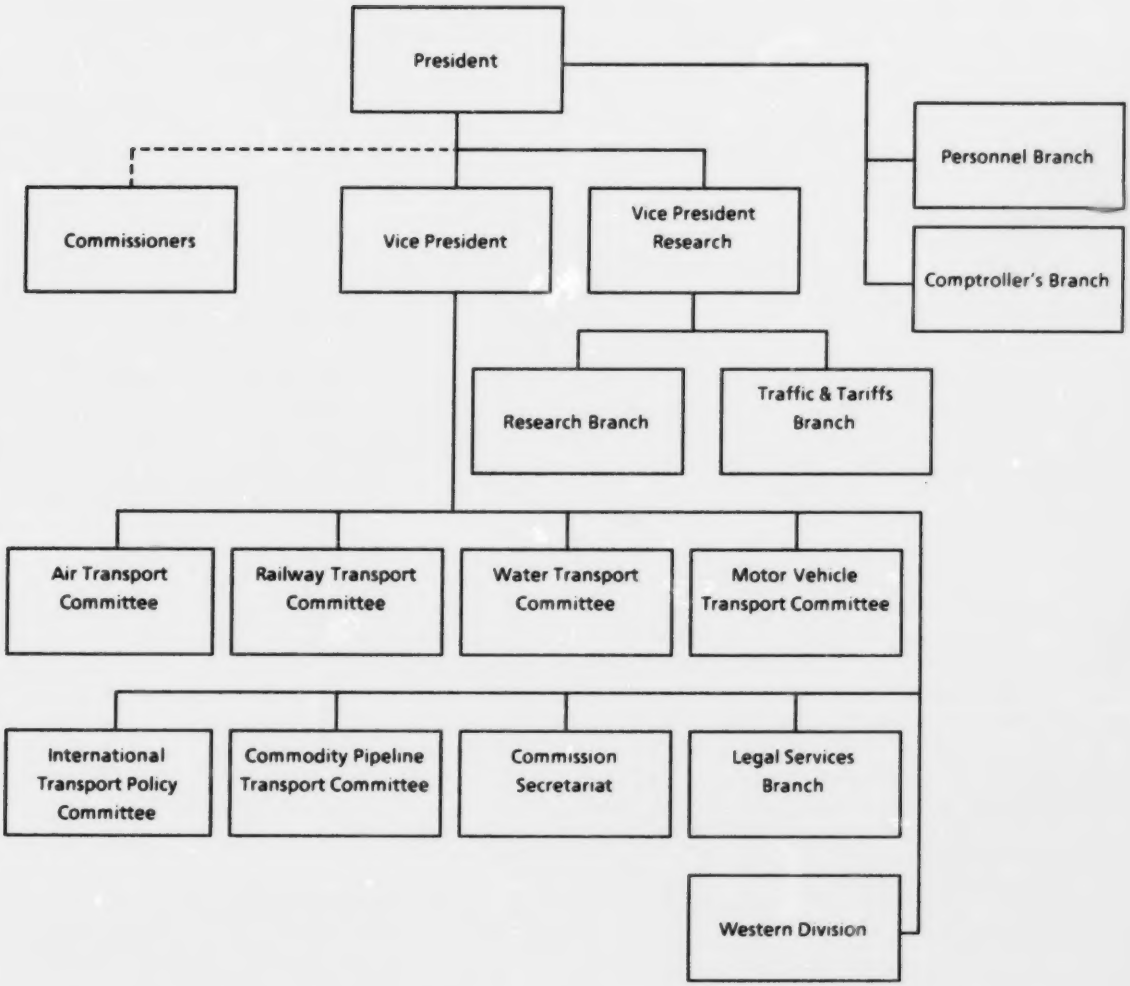


Figure 4: 1984-85 Resources By Organization/Activity ($000)

Organizational Element \ Activity	Air Transport 133 P-Y	Railway Transport 302 P-Y	Water Transport 33 P-Y	Motor Vehicle Transport 47 P-Y	Research 69 P-Y	Management & Administration 228 P-Y	Program Total
Air Transport Committee 132 P-Y	8,094 132 P-Y						8,094
Railway Transport Committee 240 P-Y		467,996 240 P-Y					467,996
Water Transport Committee 30 P-Y			1,398 30 P-Y				1,398
Int'l Transport Policy Committee 2 P-Y	26		153 2 P-Y				179
Motor Vehicle Transport Committee 4 P-Y				229 4 P-Y			229
Research 69 P-Y					4,201 69 P-Y		4,201
Traffic & Tariffs 93 P-Y		23,456 49 P-Y	334 1 P-Y	37,631 43 P-Y			61,421
Western Division 21 P-Y	77 1 P-Y	867 13 P-Y				536 7 P-Y	1,480
Management and Administration 221 P-Y						10,408 221 P-Y	10,408
Activity Total	8,197	492,319	1,885	37,860	4,201	10,944	555,406

D. Planning Perspective

1. Environment

The Commission's workload depends upon external factors to a large extent. For example, demand for its services relates to the number of submissions from companies either wanting to introduce, change or discontinue a service, or to amend a tariff. Complaints from individuals about the practices of a carrier or group of carriers also create a demand for the Commission's services. Accordingly, it must develop and maintain a capacity to handle the demand for regulatory decisions in a judicious and timely manner. Because demand is a major focus of operational planning in the Commission, the key factors that affect the number of submissions and, therefore, the demand for CTC regulatory services, are listed and discussed below.

Economic Climate: When the economic climate changes, transportation industries adjust their services in response to changing demand. The medium-term economic outlook is for a gradual recovery from the recent recession. However, the transportation sector's high pre-recession annual growth rates are not expected to return. Nevertheless, with even partial recovery, companies will likely have to replace and add to their equipment, which will create the need for capital. Accordingly, the CTC expects to continue receiving many requests for tariff changes, particularly in the air transport area. Mergers, acquisitions and third party interventions are expected to continue, as companies adjust to a more complex and competitive economic environment.

Regulatory Reform: Deregulation of air transportation in the United States has raised questions in the minds of the Canadian public about the influence that economic regulation has on the cost of air transportation. Some believe that travel costs would be substantially reduced if the Canadian transportation sector were subject to less regulation. Others believe that the current regulatory approach is necessary to ensure the stability of the industry. The Commission is aware of these points of view and continuously takes them into account, responding to them within the bounds of government policy.

Government Policies: Decisions by the federal government, particularly on transportation policy and, in general, on economic policy, directly affect the Commission. Over the term of this Expenditure Plan, the Commission expects that many regulatory decisions will have to be made in response to new or revised policies on such matters as grain transportation, railway passenger services, and the Maritime "coasting trade" (domestic shipping). Government policies on export development, energy, and employment will also create demand for regulatory decisions.

International Events: Initiatives by foreign governments or international organizations arise continuously, often unexpectedly. When they do, a Canadian position is required. Accordingly, the

Commission is called upon to provide a regulatory perspective, particularly in the case of air and marine transport. Providing this perspective involves attending interdepartmental and international meetings, including those of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), and the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. Program Effectiveness

Economic Regulation: The Commission's economic regulatory action is carried out according to criteria designed to promote viable, competitive and stable carriers that serve the public adequately and contribute to the economic well-being and growth of Canada. These criteria are applied according to the circumstances specific to each case. Therefore, regulatory effectiveness cannot easily be defined in measurable terms. This "customized" approach to regulation means that program effectiveness measures must be indirect. The Commission is developing effectiveness measures that will be included in future Expenditure Plans.

Railway Safety Regulation: Several factors (in addition to the Commission's regulatory and inspection activities) affect railway safety -- e.g., the volume of traffic, weather conditions, the costs of improvements to increase safety, and the type of goods being moved. It should be recognized, therefore, that changes in the level of railway safety cannot be attributed solely to actions taken by the CTC. Figures 5, 6 and 7 indicate recent trends in fatal railway accidents (usually involving motor vehicle occupants killed in crossing accidents), derailments and other accidents.

Figure 5 : Number of Railway Fatalities (excluding trespassers)

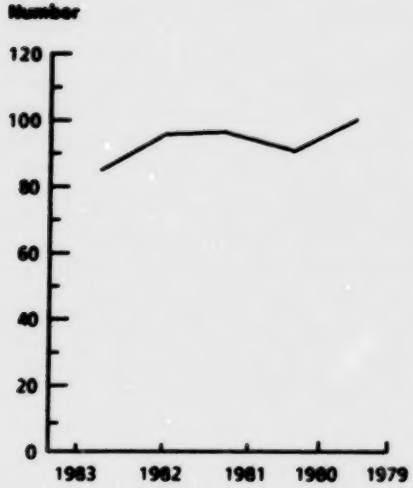


Figure 6: Mainline Derailments

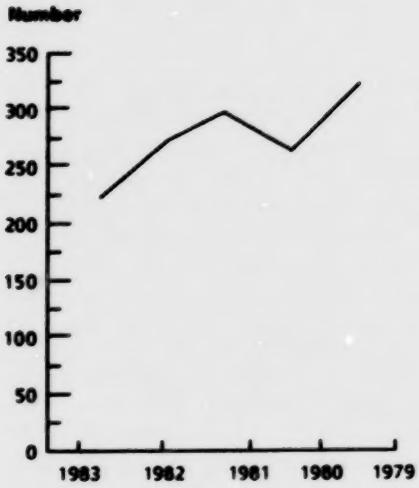
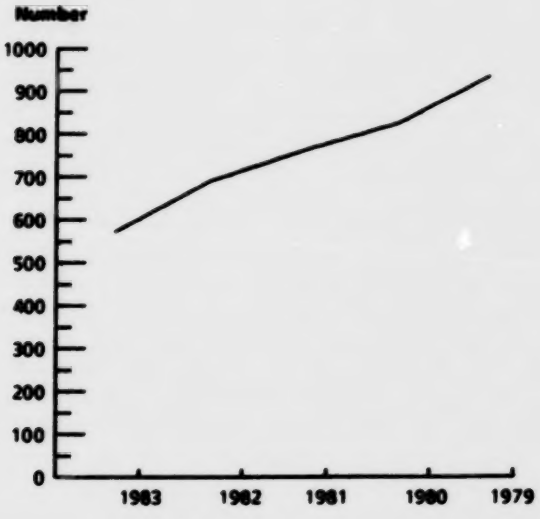


Figure 7: Railway Crossing Accidents



Research: Federal government transportation policies and program decisions take into account economic and regulatory implications. The information and advice that the CTC provides are inputs to those policies and decisions. In judging the effectiveness of those inputs, one could rely on the evaluation of the results of policies and program decisions themselves to indicate the effectiveness of the Commission's advice and information.

Subsidy Administration: Generally, the Minister of Transport formulates policy on transportation subsidies and the development of subsidy programs. The Commission advises the Minister on these matters and administers subsidy programs in accordance with terms and conditions specified by the government. Realistic measures of the effectiveness of these subsidy programs need to be further determined.

Section II
Analysis By Activity

A. Air Transport

Objective

To promote, through economic regulation, a safe and effective national air transportation system that meets the air travel needs of Canadians and visitors to Canada with little need for direct operating subsidies.

The Air Transport activity also has the following sub-objectives:

- to regulate the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services so as to meet the needs of Canadians and visitors to Canada for air travel through an efficient, financially viable air carrier industry;

- to regulate tariffs for the provision of commercial air services so as to ensure that they are just, reasonable and non-discriminatory and, when applicable, consistent with Canada's international and bilateral undertakings;

- to enforce the economic regulations promulgated for the establishment and operation of commercial air services to protect the travelling public and the interests of licensed carriers;

- to develop, process and promulgate regulatory additions and amendments to maintain a relevant, effective environment for the economic regulation of the air carrier industry;

- to develop and process information and advice to the Minister of Transport on the development and operation of commercial air services, any matter relating to civil aviation, and on the regulatory aspects of air transport; and

- to administer subsidies under the Regional Air Carrier Policy, or as requested by the Minister of Transport, for the operation of commercial air services in the public interest.

Resource Summary

The Air Transport Activity accounts for 16.2% of the total program expenditures (excluding contributions), and 1.5% when contributions are taken into account. This activity accounts for 16.4% of the total person-years.

Figure 8: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing	3,093	61	2,867	64	226	(3)
Tariffs	1,908	42	1,630	39	278	3
Enforcement	290	7	635	7	(345)	-
Regulatory Analysis and Policy Advice	847	12	754	12	93	-
Regional Air Carriers Subsidy	1,500	-	1,500	-	-	-
Management and Secretariat	559	11	513	10	46	1
	8,197	133	7,899	132	298	1

Description

Under the National Transportation Act, the Canadian Transport Commission is responsible for developing and enforcing economic regulations for the civil aviation industry, as provided for in the Aeronautics Act, and as set out in the Air Carrier Regulations.

The Air Transport Committee carries out a large part of the regulatory work from the Commission's national headquarters in Ottawa. However, three Regional Offices enforce CTC regulations in the field, and the Western Division, in Saskatoon, handles certain aspects relating to licensing local air carriers in the western provinces.

The Air Transport activity includes the following sub-activities:

Licensing: Licensing commercial carriers to provide given air services is an essential part of the economic regulation of the industry. Licensing protects both the interests of consumers by ensuring that carriers meet standards, and the interests of licensed carriers by maintaining fair competition. Domestic and international operators and those providing scheduled and charter passenger services are subject to licensing. When an operator applies to the Commission for a licence, licence amendment, or a permit, the Commission, in most instances, issues a Decision or Order. If the Decision or Order is favourable and the carrier meets stipulated conditions (if any), the Commission will issue a Licence, an Amendment to a Licence or a Permit. Licence documents specify what points the air carrier may serve, the size of the aircraft that may be used, and any restrictions that the Air Transport Committee may impose on the operator.

Tariffs: Every commercial carrier must file a tariff with the Commission specifying the charges and "conditions of carriage". The Commission reviews these tariffs to protect the consumer and other carriers by ensuring both that the conditions of carriage and fares are just and reasonable, and that the travel conditions on special fares are appropriate and consistent. Tariff regulation also requires that the CTC investigate any complaints or allegations of malpractices involving air carriers.

Enforcement: Enforcement involves investigating complaints about any commercial carrier who may be operating illegally or without a licence. These investigations are intended to stop any unauthorized person or company from operating commercial air services and to make licensed operators comply with regulations. Where operators fail to comply, the Commission may impose penalties, or the Courts may prosecute.

Regulatory Analysis and Policy Advice to Government: The CTC provides advice on current issues affecting the air carrier industry and civil aviation in Canada. Specifically, this sub-activity identifies the need for any additions, deletions or changes either to the Air Carrier Regulations, or to the policies and practices of the Air Transport Committee. The Committee carries out investigations and surveys and makes recommendations to the Minister of Transport on all matters relating to commercial air services. This advice may be provided on direction from the Minister or on the Committee's own motion, and may relate to draft policy proposals, international negotiations, proposed amendments to the Aeronautics Act or other matters.

Subsidy Administration: Under government policy, only limited direct operating subsidies of commercial air carriers are envisaged. This sub-activity involves:

- administering and paying subsidies to Quebecair and Eastern Provincial Airlines under the Regional Air Carrier Policy; and

- providing administrative services to Transport Canada for the Prairie and St. Leonard Air Services subsidies.

Performance Information/Resource Justification

Licensing: The licensing sub-activity consumes 61 person-years and $3,093,000. To a large extent, the Commission's workload depends upon the volume and complexity of applications for licences that individuals and companies submit to it. Licensing procedures involve Public Notice, Pleadings, Public Hearings (in some cases), issuing Orders and Decisions, and providing applicants with various avenues of appeal. The target for 1984-85 is to process 90% of all applications within six months after they have been received. Figure 9 illustrates the licensing workload.

Figure 9: Decisions, Orders, Licences (Domestic)

	Forecast 1984-85	Estimated 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
Decisions-File Hearings				
Public Convenience and Necessity (PC&N)	243	223	284	161
Non-PC&N	505	557	535	441
Transfers	116	101	93	139
Orders	1,100	1,331	1,051	995
Licences	785	884	787	864

Permits are issued to air carriers to operate charter services. Subsequent applications for specific charter flights are also reviewed. Figure 10 illustrates the workload in this area.

Figure 10: Charter Applications and Flights

	Forecast 1984-85	Estimated 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
Applications	2,094	2,005	2,059	1,794
Flights	23,277	22,708	22,296	19,560

Tariffs: Reviewing and filing tariffs involves 42 person-years and $1,908,000. Work in this area is also largely reactive.

Enforcement: The enforcement sub-activity consumes a total of seven person-years and $290,000. Figure 11 illustrates the responses to complaints and observed illegal action in recent years.

Figure 11: Enforcement

	Forecast 1984	Estimated 1983	Actual 1982	Actual 1981
Cases referred to RCMP	160	140	127	98
CTC administrative action	80	70	69	41
Warnings	60	50	42	20
Unfounded Complaints	50	40	31	19
Total	350	300	269	178

Regulatory Analysis and Policy Advice to Government: A total of 12 person-years and $847,000 is assigned to this sub-activity. In 1984-85, the Commission will study a number of issues, including domestic air fares, charters, international negotiations, and international air policy.

Management and Secretariat: This sub-activity is assigned 11 person-years and $559,000. Public Hearings are convened when, in the opinion of the Committee, they are needed to resolve complicated issues or when they are demanded by the public. In addition, the Minister of Transport or the Committee may direct that Public Hearings be held on broad policy issues, such as the use of corporate aircraft or air carrier fares. Figure 12 illustrates the number of Public Hearings in recent years.

Figure 12: Public Hearings

	Forecast 1984-85	Estimated 1983-84	1982-83	1981-82
Public Hearings	15	10	14	7

B. Railway Transport

Objectives

To regulate the operation of railway transport services in Canada to protect the interests of the users of transportation, to foster Canada's economic well-being and growth, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To regulate railway transport services so that they are operated in a manner that minimizes accidents and the resulting fatalities, injuries, and property damage.

To develop methods of determining costs, and to process payments for subsidizing both uneconomic services and operations required in the public interest, and the transportation of certain commodities.

Resource Summary

The Railway Transport Activity accounts for 30.6% of the total program expenditures (excluding contributions), and 88.6% when contributions are taken into account. This activity accounts for 37.2% of the total person-years.

Figure 13: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Regulation	4,034	73	3,864	72	170	1
Quality of Service	1,362	25	1,344	25	18	-
Safety Regulation	18,388	152	18,227	151	161	1
Costing and Subsidy Administration	467,550	37	451,542	37	16,008	-
Management and Secretariat	985	15	1,069	15	(84)	-
	492,319	302	476,046	300	16,273	2

Description

This activity is carried out by Railway Transport Committee staff at headquarters and the regional offices, and by the rail transport components of the Traffic and Tariffs Branch and the Western Division. Railway Transport includes the following sub-activities.

Economic Regulation: This work includes developing a framework for railway accounting called the Uniform Classification of Accounts; auditing the railways' accounts to determine the extent to which they have adhered to this framework; promulgating costing regulations and auditing and approving the railways' methods of calculating their costs; establishing rates for moving canola products and grain and flour under Section 272 of the Railway Act; examining, accepting or rejecting, and filing railway tariffs in accordance with statutory provisions; analysing traffic and tariff data in connection with inquiries and hearings being conducted by the Railway Transport Committee; and resolving complaints received by the Commission on traffic and tariff matters, including rates and conditions of carriage.

Quality of Service: The Commission investigates complaints from the public regarding railway services. As part of this work, railway and station operations are routinely inspected and the quality of passenger services monitored. The Commission is also addressing the rail transportation needs of the handicapped.

When railways wish to abandon branch lines, close or centralize stations, remove track or consolidate freight services, the Commission reviews their applications for permission to do so. These reviews ensure that any changes in service are not detrimental to the public interest. Hearings are also held where necessary.

In addition, the Western Division performs financial audits and engineering inspections in support of Transport Canada's branch line rehabilitation program.

Railway Safety Regulation: Railway Safety Regulation consists of developing and promulgating railway safety regulations; periodically updating standards to ensure that they take into account technological and other changes; monitoring compliance with regulations through the investigation of accidents, inspection and quality control of equipment and infrastructure (e.g., right-of-way, track and bridges); and monitoring the movement of dangerous goods.

Because of obvious safety implications, the Railway Transport Committee must approve the design and quality of all construction or reconstruction of railway/highway crossing projects (underpasses, overpasses, level crossings, etc.). The same is true for electrical projects such as warning lights and signals. Such projects must be approved by the CTC before work starts and when it has been completed.

Partial funding (up to 80%) is provided on some of these projects under the provisions of the Railway Relocation and Crossing Act.

Costing and Subsidy Administration: This sub-activity includes establishing costing methodologies to be used by railways; verifying the railways' costs, revenues and losses for each subsidized branch line or passenger service; auditing CP's and CN's charges to VIA to help the Minister determine how much funding VIA Rail should receive to enable it (in turn) to pay CN and CP for the services they provide; and, finally, processing subsidy claims from railway companies.

Performance Information/Resource Justification

Economic Regulation: This sub-activity is allocated 73 person-years and $4,034,000. Railway accounts are audited to ensure compliance with the Uniform Classification of Accounts and costing regulations. Rates are established for moving grain under Section 272 of the Railway Act and canola products. This work is essentially cyclical (consuming 36 person-years), and is on-going on an annual basis. The Uniform Classification of Accounts and costing regulations are periodically updated.

In addition, staff handle, annually, about 58,200 tariffs and legal instruments filed by railway companies and special permissions to waive statutory posting periods. A total of 10 person-years is utilized.

Studies of traffic and tariff matters (consuming 27 person-years) provide information to assist the Minister of Transport and modal Committees in their decision-making. The work plan for 1984-85 includes the following major projects:

- further development and maintenance of a multimodal data base will be carried out; data (notably traffic data) will be disseminated through publications and in response to requests for information from industry, federal and provincial departments, and the general public;

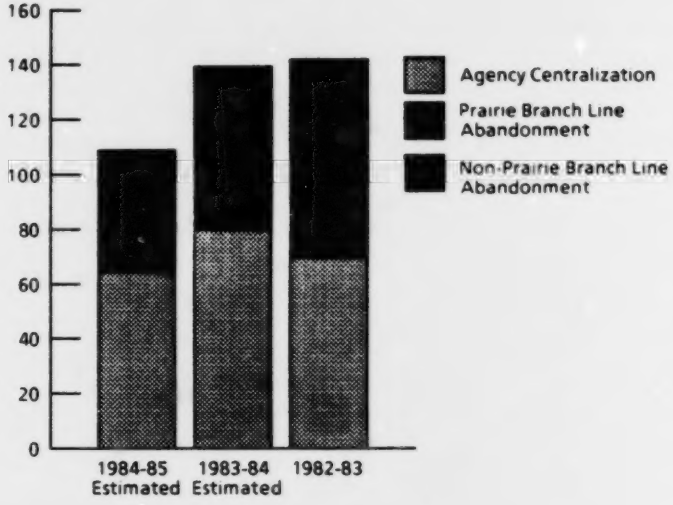
- a full enquiry will be made into regulations affecting freight traffic switching between railways subject to CTC jurisdiction;

- the effects of changes in U.S. regulations and legislation on Canadian transportation will be studied; the Minister of Transport requested this study under Section 48 of the National Transportation Act; and

- the provisions of the Western Grain Transportation Act will be reviewed.

Quality of Service: The 1984-85 target for issuing decisions on abandonment applications is six months from the date the CTC receives them. However, for other types of applications, the Commission does not set targets because each one is unique. Figure 14 illustrates the workload in this area. A total of 25 person-years and $1,362,000 is allocated to this sub-activity.

Figure 14: Branch Line Abandonment, Agency Centralization



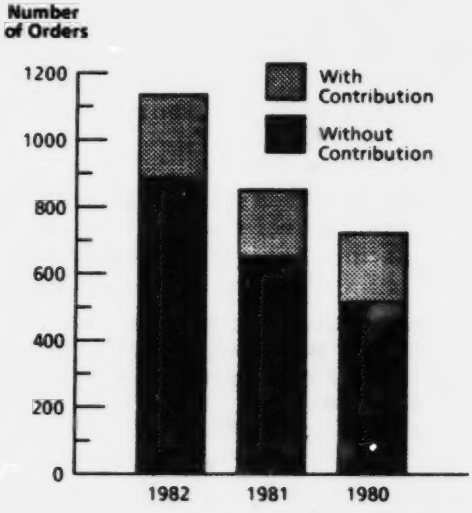
Safety Regulation: This sub-activity consumes 152 person-years and $18,388,000. In 1984-85, using 14 person-years, the CTC will either be developing or reviewing a number of regulations, including the following:

- **The Uniform Code of Operating Rules:** The Code is the basic document covering the safe operation and control of trains on railways in Canada under CTC's jurisdiction;
- **The Rail Freight Car Minimum Inspection and Safety Standards:** These standards will set new safety standards for railway freight equipment and will stipulate the frequency and type of inspections to be carried out; and
- **The Railway Qualification Standards of Locomotive Engineers, Transfer Hostlers, Conductors and Yard Foremen:** Standards governing the certification by the railways of staff carrying out these functions will be set.

Monitoring the extent to which railways comply with regulations utilizes 65.5 person-years. The objective in monitoring railway equipment, track, and right-of-way is to ensure that the railways have adequate inspection, maintenance, and repair programs. For 1984-85, the Commission's monitoring programs and sampling levels will be geared to checking the railways' quality control procedures. Workload associated with monitoring the transportation of Dangerous Goods, will increase -- first, because more monitoring will be done and, second, because the new Transportation of Dangerous Goods Act, passed in 1980, has broadened the CTC's mandate in this area.

The railway/highway crossing program contributes to safety by reducing crossing hazards. The approved level of funding for this program in 1984-85 is $10 million, and human resources allocated to it amount to 51 person-years. Figure 15 illustrates the number of orders issued concerning railway/highway crossing projects in recent years.

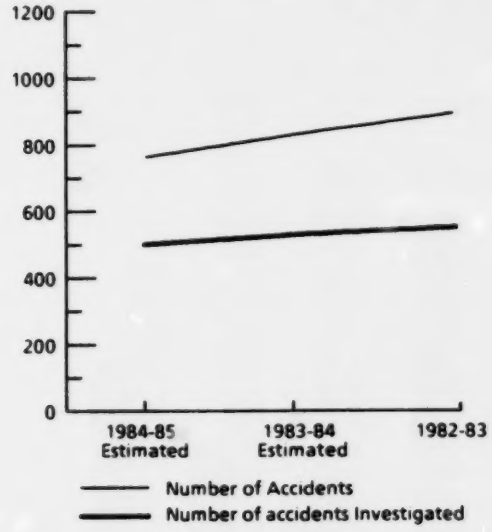
Figure 15: Railway/Highway Crossing Projects



The Commission investigates accidents involving fatalities, personal injuries, and major financial damage caused by derailments, collisions, highway crossing accidents and other incidents resulting from railway operations. The objective is to identify the causes of

accidents and prevent them from recurring. This function requires a staff of 21.5 person-years. Figure 16 shows the proportion of accidents investigated in 1982-83 and forecast for the next years.

Figure 16: Accident Investigation



Costing and Subsidy Administration: Sections 256, 258 and 261 of the Railway Act provide for payments to railways, that allow them to continue operating uneconomic branch lines and passenger services. (An exception is VIA Rail, which is subsidized through service contracts by the Minister of Transport.) These lines and services are subsidized if the operation is considered necessary to the public interest.

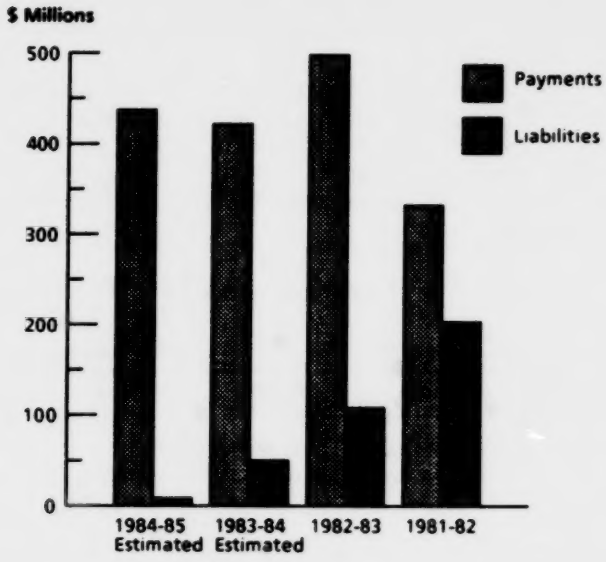
In determining the amount of subsidies to be paid, the Commission verifies or audits the railways' claims. It examines their accounts to determine whether expenses have been classified and recorded properly according to the Commission's "Uniform Classification of Accounts". This is a system whereby it is possible to develop methods of analysing the costs of providing a service and allocating costs to it. These methods are determined with input from the public and the railways.

For each branch line or passenger service, the Commission also verifies the volume of traffic moved and the corresponding operating costs and revenues. Then it determines the railways' net losses, which are the basis for calculating the final subsidy payments.

A contingent liability exists in relation to a subsidy claim from the time a railway submits it until the Commission verifies and authorizes the claim for final payment. By 1984-85, the Commission's

backlog in finalizing claims will have been eliminated, and claims will be processed within 12 months. Figure 17 illustrates the Commission's progress in reducing this backlog in recent years.

Figure 17: Railway Act Subsidy Payments/Corresponding CTC Liabilities at Fiscal Year-End



The subsidy program will be modified by the Western Grain Transportation Act. The changes with respect to the funds required for payment of subsidies (which have not yet been determined) will be requested through the 1984-85 Supplementary Estimates. Under the Western Grain Transportation Act, the CTC is required to carry out the functions described in the following paragraphs.

On an annual basis, the Commission will be required to determine the rate scale for the movement of grain for the forthcoming crop year, based on tonnage forecasts. The CTC must also determine which branch lines are to be designated as "grain dependent" in terms of the Act. Railway variable costs must be estimated, based on calculations involving productivity estimates and railway cost indices. The CTC will then recommend advance payment levels ($600 to $700 million) for each crop year, and will be responsible for verifying subsequent railway claims and making payments.

Maintenance programs for "grain dependent" branch lines will be monitored, and analyses of the railways' investment plans for equipment

and facilities involving the movement of grain will be undertaken. Beginning in 1985-86, four-year costing reviews will be conducted.

The Railway Act, section 272 (At and East Program) provides for subsidies to railways to move grain and flour for export from an inland point east of Thunder Bay to an Eastern port. These subsidies encourage the continued use of Eastern ports for exporting grain and flour. This program is being evaluated. The percentage of Canadian grain exports subsidized by this program has decreased over time from 6.3% in 1977 to 5.2% in 1981. Figure 18 shows the volume of grain and flour subsidized over the years and the payments made. (See page 52, Section III for 1984-85 Forecast).

Figure 18: At and East Subsidy Program

	Grain		Flour	
	Tons	Subsidy Paid	Tons	Subsidy Paid
1982(*)	717,677	14,687,232	321,812	16,328,871
1981	739,755	15,634,628	475,207	22,904,508
1980	869,116	16,336,309	460,953	19,734,220
1979	692,657	12,681,342	567,044	22,047,808
1978	684,618	11,731,171	469,152	17,453,585
1977	846,599	15,278,069	455,186	12,133,843

(*)Subsidy at 1981 Compensatory Rates.

The Maritime Freight Rates Act provides for subsidies to railway companies for westbound traffic originating in the "select territory" (the four Atlantic provinces and the area east of Diamond and Lévis and south of the St. Lawrence River in Quebec). The subsidies reduce freight rates railways would otherwise charge to shippers. Accordingly, goods shipped from the territory are more competitive (see Section III for information on payments). Subsidies are also paid on westbound traffic and traffic moving within the territory under the Atlantic Region Freight Assistance Act. (This subsidy program is discussed under the Motor Vehicle Transport activity, page 38.)

Finally, the Commission has also been requested (pursuant to Section 22(1)(1) of the National Transportation Act) to determine the specific costs associated with the services that CN and CP perform on behalf of VIA. This work will establish the amounts of the final Settlement Invoice.

C. Water Transport

Objectives

To regulate the development and operation of water transport services in specific cases as designated by legislation or by the Governor-in-Council, in order to protect the interests of the users of transportation, to foster the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To develop, analyse and provide information and advice to the federal government on shipping operations and maritime transport.

Resource Summary

The Water Transport Activity accounts for 3.8% of the total program expenditures (excluding contributions), and .3% when contributions are taken into account. This activity accounts for 4% of the total person-years.

Figure 19: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Regulation	393	10	412	10	(19)	-
Transportation Analysis	488	10	479	10	9	-
International Maritime Transport	309	6	280	6	29	-
Subsidy Administration	333	-	283	-	50	-
Management and Secretariat	362	7	354	7	8	-
	1,885	33	1,808	33	77	-

Description

Canadian public policy toward water transport is primarily directed at fostering competition among water carriers and avoiding economic regulation. However, three water transport activities are subject to some form of economic regulation: transportation services on the Mackenzie River; the "coasting trade" (domestic shipping); and international "liner trades" (trans-ocean container ships operating on regular schedules). The CTC has responsibility for economic regulation in these areas under the National Transportation Act and related legislation.

The Commission is also obliged to carry out public inquiries and rule on matters concerning pricing practices and mergers or acquisitions involving water carriers whenever it receives a complaint or an objection. In addition, the Canadian Transport Commission is responsible for monitoring the development and operation of water transport services with a view to providing information and advice to the federal government on a wide range of water transport matters. The work consists of the following sub-activities:

Economic Regulation: Economic regulation of water transportation can best be discussed in terms of the three water transport activities noted above and certain general regulatory responsibilities.

- **Mackenzie River Carriers:** In accordance with the provisions of the Transport Act, the Commission licenses these carriers and approves their tariffs for providing transportation services along the Mackenzie River and in Canada's Western Arctic. These regulatory activities serve to ensure that communities in these sparsely populated areas have reliable water transport services. Such services are needed for transporting essential items (fuel, food, equipment, etc.) and supporting mining and exploration activities in the North.

- **The "coasting trade":** This term refers to the carriage of goods or passengers between Canadian ports. Ships under foreign registry are allowed to participate in these trades provided that no suitable Canadian ship is available. As set out in the Coasting Trade Exemption Regulations, foreign flag ships must apply to the Minister of Revenue for exemption from the provisions of Part XV of the Canada Shipping Act. In such cases, the CTC advises on the availability of suitable Canadian ships.

- **The "liner trades":** Internationally, it is common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades to form associations of carriers organized along geographic lines to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations, termed "shipping

conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the Shipping Conferences Exemption Act. In administering this Act, the Canadian Transport Commission maintains tariff filings and a record of agreements, acts as a conciliator between the conferences and shippers, and ensures compliance with the Act.

- **Regulatory Investigations:** The Water Transport Committee is also responsible for carrying out investigations concerning water carriers under the authority of the National Transportation Act. If objections are raised either to proposed acquisitions of water transport companies or mergers between them, or to the pricing practices of water carriers, the Commission investigates to ensure that such proposals or practices are not prejudicial to the public interest. The Committee also examines and maintains public files of tariffs as required by a number of Acts (e.g., the St. Lawrence Seaway Authority Act).

Transportation Analysis: This sub-activity involves analysing and assessing economic, operational, and regulatory matters that affect the transportation of goods by water (or by means of water and other modes) into, within, and out of Canada.

International Maritime Transport: Under this sub-activity, the Commission participates in interdepartmental consultations and analyses of international maritime problems and contributes to Canadian participation in intergovernmental and international organizations. A continuing watch is kept on both the international shipping industry that serves Canada's overseas trade, and the regulatory activities of national governments and international organizations involved with economic regulatory policies affecting world shipping. The Commission analyses developments at the international level to assess the possible economic impact on Canadian shipping services. This analysis work enables the Commission to make recommendations on the Canadian response to any proposed international bilateral or multilateral agreements. Such recommendations serve to protect the public interest.

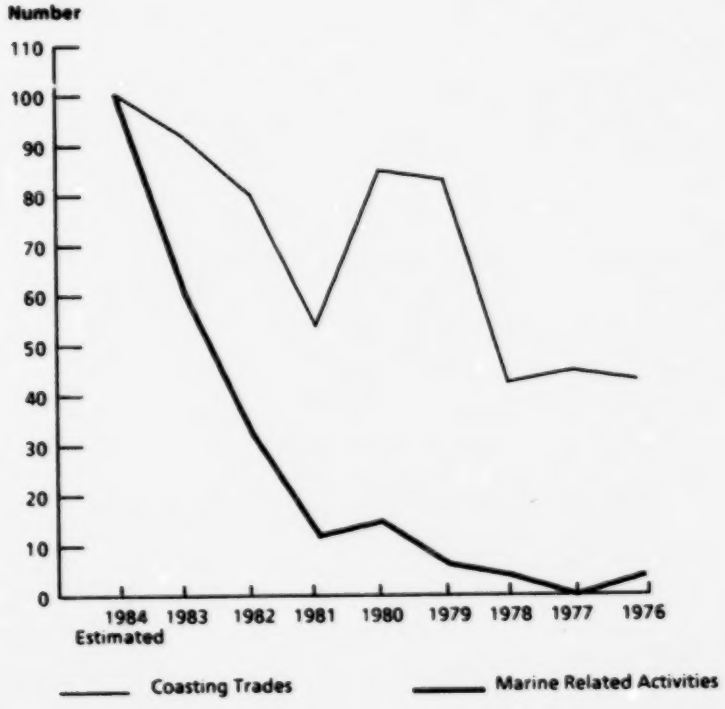
Subsidy Administration: This sub-activity includes processing and certifying subsidy payments to water carriers under the Atlantic Region Freight Assistance Act (this subsidy program is discussed on page 38).

Performance Information/Resource Justification

Economic Regulation: The Commission's workload involving licence applications for services on the Mackenzie River changes little from year to year. (Typically, CTC handles 12 to 14 applications each year.) Workload pertaining to the liner trades and investigations concerning acquisitions has also remained stable.

However, as Figure 20 indicates, the workload associated with coasting trade exemptions has risen markedly. This increase is due to the extension of Canadian jurisdiction to include coastal waters as far as the Continental Shelf. The extended jurisdiction now encompasses a wider population of ships and a larger range of activities (all marine-related activities except fishing, but including activities involving drill ships and their support vessels). The additional workload forecast for 1984 reflects the expected expansion of offshore drilling activities in Canada's newly defined coastal waters.

Figure 20: Coasting Trade Exemptions Applications



Transportation Analysis: In 1984-85, this sub-activity will conduct a broad inquiry into matters raised in Atlantic Canada over the past several years involving acquisition cases concerning CN and CP ownership of North Atlantic container shipping lines. In particular, the potential effect of such acquisitions on the Port of Halifax will be examined.

International Maritime Transport: The Commission expects that it will have to address the following issues in 1984-85:

- the impact on Canada of new maritime policies being developed by Canada's major trading partners and within international organizations;

- actions taken abroad to reduce or eliminate the competitive potential of Canadian ships; and

- the relevance to Canada of international agreements covering ocean carriers' liability.

D. Motor Vehicle Transport

Objectives

To regulate the development and operation of interprovincial and international truck and bus services to protect the interests of the users of transportation, to maintain the economic well-being and growth of Canada, and to coordinate and harmonize the operations of transport carriers.

To administer programs that subsidize the cost of transporting designated commodities, from or within the Atlantic Region.

Resource Summary

The Motor Vehicle Transport Activity accounts for 3.9% of the total program expenditures (excluding contributions) and 6.8% when contributions are taken into account. This activity accounts for 5.8% of the total person-years.

Figure 21: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Regulation	229	4	215	4	14	-
Subsidy Administration	37,631	43	35,810	44	1,821	(1)
	37,860	47	36,025	48	1,835	(1)

Description

This activity has two components: Motor Vehicle Regulation and Subsidy Administration.

Motor Vehicle Regulation: This component includes examining submissions relating to proposed trucking company mergers or acquisitions and making recommendations as appropriate. When someone affected by a proposed acquisition objects on the grounds that it will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest, the Commission investigates.

Motor Vehicle Regulation also examines applications to truck goods on Sundays; examines and files documents on CN Roadcruiser (Newfoundland) bus service tariffs and levels of service. Finally, it helps the provinces to develop uniform regulations to facilitate inter-provincial truck and bus transportation. Since 1954, when the Motor Vehicle Transport Act was adopted, the federal government's jurisdiction over the interprovincial activities of trucking and bus companies has remained unchanged. However, responsibility for regulating these carriers has been delegated to the motor vehicle transport boards of the provinces. The provinces administer the regulations governing interprovincial carriers just as they regulate the intraprovincial carriers, which fall under provincial jurisdiction.

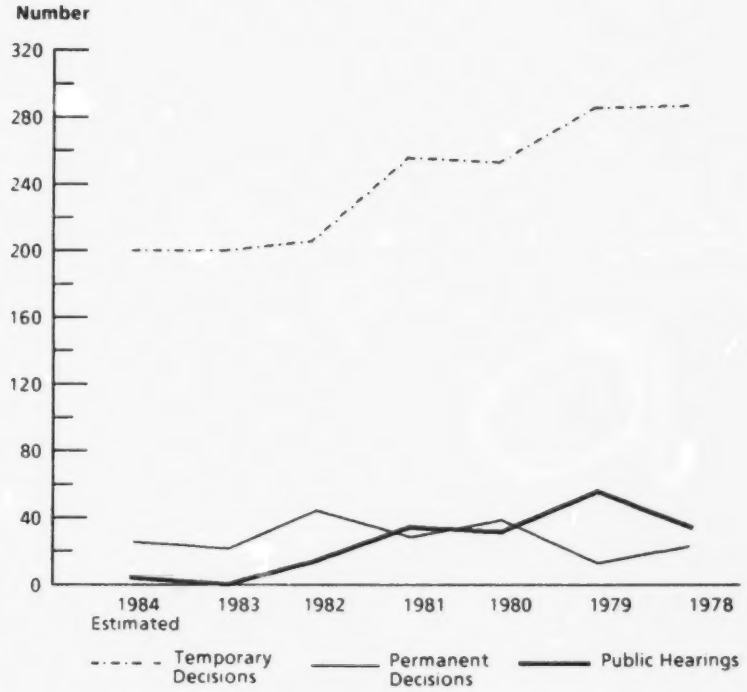
Subsidy Administration: The Atlantic Region Freight Assistance Act provides for subsidies for transporting commodities within the "select territory" (the four Atlantic provinces, and the area east of Diamond and Lévis and south of the St. Lawrence River in Quebec) and from points within the "select territory" to points west. Subsidy claims from trucking companies are processed, audited, and certified for payment. In some cases, the Commission carries out field investigations and holds discussions with provincial governments. At times, hearings are also held.

Performance Information/Resource Justification

Motor Vehicle Regulation: A total of four person-years and $229,000 are assigned to Motor Vehicle Regulation. Due to a recent Committee policy decision, savings in relation to expenditures of all parties involved in Lord's Day Act hearings are projected for the fiscal year 1984-85. The applicants, potential intervenors and Canadian Transport Commission will realize savings in the cost of travel, legal fees, newspaper advertisements and other functions. Public hearings pertaining to Lord's Day Act applications will only be necessary in complex cases or when objections are raised with respect to applications. The other cases will be heard through file hearings. This new procedure will substantially improve the quality of service provided to the applicant in shortening the period of the decision-making process. In 1984-85, a decision is expected to be rendered in 50 days, 28 days of which are for mandatory posting in the Canada

Gazette. The 50-day period represents a reduction of several months in the hearing process. Figure 22 illustrates the workload related to the Lord's Day Act.

Figure 22: Lord's Day Act Decisions and Public Hearings



All transport companies under the jurisdiction of the Parliament of Canada are required to give notice of a proposed acquisition of another transport business or undertaking. Recently, the Commission has intensified its efforts to ensure that more local populations are aware of transactions that could affect transportation patterns in their regions through either the establishment of monopolies or schedules not in the interest of shippers or consignees.

Subsidy Administration: Subsidies are calculated as a percentage of transportation costs; different percentages apply depending upon the commodities, their origin, and destination. As of April 1983, subsidies for goods shipped within the Maritimes have been reduced from 12.5% to 10%. This change, together with fluctuations in economic activity in the area, is expected to affect the subsidy paid in 1984-85. (ARFAA Subsidy Payments are indicated in Section III, page 52.)

A staff of 43 person-years handles a volume of approximately 12,500 claims per year.

E. Research

Objective

To develop, analyse and provide information and advice on the economic and social aspects of all modes of transport within, into or from Canada.

Resource Summary

Research accounts for 10.1% of the total program expenditures (excluding contributions), and .8% when contributions are taken into account. This activity accounts for 8.5% of the total person-years.

Figure 23: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research	4,201	69	3,914	66	287	3

Description

Research provides support to the Commission and its committees; responds to requests from the Minister of Transport for studies on subjects of concern to the government; carries out studies on its own initiative; and participates in interdepartmental working groups. Most work is associated with the Commission's research mandate, pursuant to Sections 7(4) and 22 of the National Transportation Act. The studies concern all modes of transportation. They involve analysis and expertise in economics, statistics, sociology, systems analysis, finance, regulation and various institutional arrangements and constraints.

Three major categories of research work are carried out: studies that respond to requests to deal with current problems; analyses of potential transport issues before they become current; and methodological or background studies that contribute to the first two types of research projects.

The Research activity includes five areas:

- **Freight Studies** deal with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines;

- **Passenger and Aviation Economics** specializes in airline research, international air transport, and other kinds of passenger transport;

- **Transport Industries Analysis** concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking;

- **Economic and Social Research** carries out projects requiring professional expertise in economics, statistics, and sociology, and acts as a support group in these areas; and

- **The Office of the Coordinator, Transportation of the Handicapped** carries out research on the economic and social aspects of regulatory issues relating to transportation of the handicapped, provides advice, and makes recommendations to the modal committees.

Commission policy is to make as much of its research as possible available to the general public by publishing reports to increase the public's knowledge and understanding of the Canadian transport system and transportation issues.

Performance Information/Resource Justification

The end products of research are information and advice relevant to decision-making by the modal committees of the Commission or the Minister of Transport and the general public. Resource requirements are based on the need to maintain the ability (in terms of the mix and quantity of expertise) to respond to the demand for information and advice, the level of which is estimated from a knowledge of issues that face the Commission or the federal government.

Research is a service. Its performance is judged on the extent to which it produces appropriate, timely and accurate studies to assist the decision-making of the Commission or the Minister of Transport.

A Conceptual Plan sets out broad objectives and priorities over the next five years, and ensures the continuity of annual Work Plans, which provide a detailed look at resource utilization and priorities for each year. The 1984-85 Work Plan is partially summarized below. Other projects will be carried out during the same year. Some major projects other than those listed below may be carried out because priorities for research change in response to the needs of the clientele and to changes in the transportation sector. Thus, new projects are continuously being introduced and ongoing ones evaluated in terms of their urgency and impact.

Structure of Air Fares: Increasing competition in air transport has been accompanied by a proliferation of fare types, for both scheduled and charter services. As well, deep discounts have been introduced as a way to gain access to a large segment of the market that would not otherwise travel by air. At the same time, restrictions have been imposed that allow airlines to retain their "full fare" passengers.

Concern has been expressed over these discounts. Accordingly, the Commission will continue to review the impact of low price air fares. Methods of costing different air services will be examined, and the size of cross-subsidies will be estimated; service costs will also be used to examine the present fare structure. Interim reports are expected in 1984-85. The possible use of zones of "reasonableness", wherein air fares would automatically be approved, will also be explored.

Rail Capacity and Investment: The Branch is participating with various provincial governments, railways, and other federal departments in a variety of projects to examine rail capacity and the means of reducing bottlenecks in a timely and economic manner. Work in 1984-85 will include examining the possibility of joint track usage in the Fraser River Canyon; monitoring developments and, if necessary, further exploring rail access problems at the Port of Vancouver and Thunder Bay. As well, the Branch will be examining investment options and operational alternatives for VIA Rail. Finally, at the request of the Yukon Government and the federal Department of Indian Affairs and Northern Development, a study of transport problems in the Yukon Territory will be undertaken. Of particular concern are the consequences of the financial position of the White Pass and Yukon Railway. All of these projects are expected to be completed in 1984-85.

Deep Sea Shipping Economics: A series of projects is being undertaken aimed at developing a better understanding of the economic and commercial factors at work in international shipping. The work in 1984-85 will focus on the economics of liner shipping (including revenues, costs, and available capacity and utilization) and the level of structure of liner freight rates. If resources permit, work will also begin on assessing the implications for the balance of payments of operating a Canadian deep-sea fleet. Interim reports on all these issues are expected in 1984-85.

Western Grain Transportation: The legislation of the Western Grain Transportation Act provides for a review of its provisions in 1985-86. Various studies of the grain transportation system are being carried out to serve as input to that review process. These include studies of the availability of trucking services and rates and costs; the costs of storing grain at country terminals and transfer elevators; the costs of using different types of trains; and costs of shipping grain on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway. Finally, an integrated model of the entire transportation system will be developed. Work is expected to be

completed in 1984-85, with several public reports describing the model and its components.

International Agreements: International air, marine and "multimodal" transport (transporting goods from one point to another via two or more methods -- e.g., road and rail) is affected by a number of existing or proposed bilateral and multilateral agreements. For air transport, bilateral agreements allow Canadian carriers access to specified transborder or overseas markets. Advice will be provided on the potential consequences for Canada of various negotiated positions. For marine transport, current problems centre on cargo reservation and other restrictions by foreign governments. Due to the nature of the advice, it is expected that no public reports will be issued in these areas.

Transport Subsidies: Studies of transport subsidies are underway, including studies of their magnitude, incidence, effect on shippers and carriers, and their induced effect on investment and pricing. Information is being gathered through case studies with a view to answering the following questions: i) In what situations and for what objectives are subsidies most effective? ii) What difference (if any) does the manner of administering the subsidy make? Several public reports, describing work done in 1983-84 are expected in 1984-85.

In addition to carrying out these major studies, the Branch will carry out various smaller projects as necessary. The Commission's modal committees will also receive research support for proceedings that either require specialized resources, involve problems of methodology, or address issues that have grown out of previous studies by the Research Branch. Some of these activities may evolve into major projects, although none is expected to do so at this time.

As part of its work to develop standards for handicapped accessibility, the Office of the Coordinator of Transportation of the Handicapped will continue its research on the current and potential number of handicapped travellers, the obstacles they are encountering in travelling on the various transportation modes subject to federal jurisdiction, and what can be done to decrease any travel "barriers". A program began in 1983-84 to provide multi-modal transportation cards to those handicapped people who need an attendant. This program is planned for implementation in 1984-85.

F. Management and Administration

Objective

To rule on regulatory matters required of the Commission; and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Commission's work.

Resource Summary

Management and Administration accounts for 26.4% of the total program expenditures (excluding contributions), and 2% when contributions are taken into account. This activity accounts for 28.1% of the total person-years.

Figure 24: Activity Expenditures ($000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Executive	2,693	36	2,387	36	306	-
Secretariat and Communications	1,098	26	1,042	26	56	-
Personnel	1,153	31	1,205	31	(52)	-
Legal Services	1,090	21	1,031	21	59	-
Comptroller	4,374	107	5,253	119	(879)	(12)
Western Division Administration	536	7	503	7	33	-
	10,944	228	11,421	240	(477)	(12)

Description

The Management and Administration activity comprises the following components:

Executive: The Executive consists of the President, two Vice Presidents, Commissioners, and their staff. The Commissioners, acting on the basis of public hearings or the advice of Commission staff, make decisions on regulatory matters. When an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of

Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee. This Committee is made up of the modal committee chairmen, with the first Vice President as chairman.

Legal Services: Legal Services provides legal advice and counsel to the Commission and modal committees on all matters of law and jurisdiction arising out of the administration of the National Transportation Act and related statutes.

Secretariat and Communications: This component serves as the secretariat to the Commission and is responsible for recording Commission decisions, maintaining official Commission records, and providing secretariat services to the Review Committee. In addition, Secretariat and Communications provides various administrative services, including arranging for hearings, handling media and public relations, providing publication and library services, and coordinating translation services and ministerial correspondence pertaining to the Commission.

Personnel Services: Personnel Services provides advice and assistance to managers on all matters pertaining to personnel management and official languages policy.

Comptroller: The Comptroller is responsible for coordinating the Commission's management processes. Advice and assistance are provided to managers on planning, evaluation, financial and material management, accommodation, telecommunications, records management, word processing, and EDP systems development and operation.

Western Division Administration: This group comprises the Office of the Executive Director, including local financial, legal, administrative and research services. It also provides secretariat services to the Division, including making arrangements for hearings.

Performance Information/Resource Justification

Hearings: A major focus of the Executive, Secretariat and Legal Services components is the hearing process. Regulatory decisions are based on the outcomes of hearings. The appropriate modal committee determines whether or not a public hearing is necessary in light of the issue involved. The number of public hearings has remained relatively constant from year to year, except in two areas: Motor Vehicle and Railway Transport. Motor Vehicle Transport saw a major decrease in 1982-83 (see page 47). However, for Railway Transport, activity increased in 1982-83. More track abandonment hearings were held because of a larger number of applications, and because of a number of 1981-82 applications that had not been dealt with. No significant increase in public hearings is expected over the period of this Expenditure Plan.

Figure 25: Public Hearings

	1982-83		1981-82		1980-81	
	Hearings	Hearing Days	Hearings	Hearing Days	Hearings	Hearing Days
Air Transport	14	39	7	30	9	54
Railway Transport	25	50	13	57	10	34
Water Transport	2	6	5	14	1	6
Motor Vehicle Transport	3	3	38	28	24	36
Commodity Pipeline Transport	1	1	-	-	-	-
Review Committee	1	1	1	1	2	5
Sub total:						
Modal Committees	46	100	64	130	46	135
Western Division	14	23	18	40	16	57
Total Commission	60	123	82	170	62	192

Section III
Supplementary Information

A. Analysis of CTC Costs by Type of Expenditure

1. Expenditure by Object

Figure 26 displays CTC costs by type of expenditure. The major types of expenditures, salaries and grants and contributions are further analysed in Figures 27 and 28.

Figure 26: Expenditures by Object ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	29,472	28,949	25,127
Contribution to employee benefit plans	3,831	3,712	3,773
	33,303	32,661	28,900
Goods and Services			
Transportation and communication	3,372	3,008	2,544
Information	758	686	355
Professional and special services	3,167	3,059	2,452
Rentals	209	166	160
Purchased repair and upkeep	88	91	101
Utilities, material and supplies	444	444	701
All other expenditures	48	65	32
	8,086	7,519	6,345
Total Operating Costs	41,389	40,180	35,245
Capital	87	235	229
Grants and Contributions	513,930	496,698	580,652
Total Expenditures	555,406	537,113	616,126

2. Personnel Expenditures

Salaries represent the largest component of CTC costs aside from contribution payments to transportation companies. Figure 27 displays the number of person-years and average salary of each category of employees.

Figure 27: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Range		1984-85 Average Salary Provision
	1984-85	1983-84	1982-83			
Management						
Governor-in-Council Appointments	17	18	18	47,960	93,040	70,789
Management	40	39	17	47,960	93,040	60,477
Other	2	-	-			
Scientific and Professional						
Auditing	19	16	17	26,604	65,770	42,712
Economics, Sociology and Statistics	95	98	105	14,570	62,880	45,454
Engineering and Land Survey	31	32	38	22,196	73,560	50,627
Law	16	16	16	19,546	85,140	44,638
Scientific Regulation	5	5	10	14,082	65,770	46,674
Other	1	1	1			
Administrative and Foreign Service						
Administrative Services	59	61	55	13,250	55,226	33,409
Commerce	7	4	2	14,890	57,586	40,361
Computer Systems Administration	10	13	7	17,872	58,508	31,119
Financial Administration	21	26	24	13,193	55,220	37,108
Information Services	7	6	4	12,932	55,220	33,712
Personnel Administration	10	12	13	13,330	60,830	33,999
Program Administration	119	115	128	13,250	55,226	34,150
Other	-	4	-			
Technical						
Engineering and Scientific Support	17	17	11	13,372	48,444	42,078
Social Science Support	34	35	32	12,033	55,013	31,614
Technical Inspection	55	52	48	12,033	54,944	38,885
Other	2	3	3			
Administrative Support						
Clerical and Regulatory	159	156	162	12,316	30,231	21,405
Secretarial, Stenographic, Typing	84	88	95	12,034	30,425	21,801

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group.

3. Grants and Contributions

The Commission has responsibility for administering various contribution and subsidy programs.

Figure 28: Details of Grants and Contributions ($000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Contributions			
Regional Air Carrier Subsidy - payments are made to two regional air carriers to subsidize their operations on specific routes in remote areas:			
Eastern Provincial Airlines			865
Quebecair			635
	1,500	1,500	1,500
Maritime Freight Rates Act - Payments are made to the Railway Companies operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Estimated payments to each company for traffic moved during the calendar year 1984 are:			
Canadian National Railway Company	10,565	9,990	8,293
Canada and Gulf Terminal Railway	115	110	92
Canadian Pacific Railway Company	922	878	732
Dominion Atlantic Railway	315	300	264
Devco Railway (Cumberland Railway Company)	50	-	-
Canadian Pacific Express Company Limited	233	222	185
	12,200	11,500	9,566

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Railway Relocation and Crossing Act - Contributions towards the cost of safety related work at public crossing of railway lines at grade	10,000	10,300	15,380
New Employment Expansion and Development	-	85	-
Summer Canada - Student Employment Program	-	113	138
Total Voted Contributions	23,700	23,498	26,584
Statutory Payments			
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 256, 258, 261 and 272 of the Railway Act (R.S. c.R-2)			
Prairie Branch Lines			
Canadian National Railway	189,390	185,100	221,432
Canadian Pacific Railway	187,140	181,800	216,577
Class II Railways	-	-	4,885
	376,530	366,900	442,894
Non-Prairie Branch Lines			
Canadian National Railway	9,970	9,900	5,890
Canadian Pacific Railway	9,850	9,600	4,110
	19,820	19,500	10,000
Passenger Train Services (other than VIA Rail)			
Canadian National Railway	2,900	2,500	5,233
Canadian Pacific Railway	-	-	-
Class II Railways	5,300	4,800	3,721
	8,200	7,300	8,954

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Eastern Grain/Flour Rates:			
Canadian National Railway	**23,900**	21,500	23,040
Canadian Pacific Railway	**16,280**	14,700	13,300
	40,180	36,200	36,340
Total All Sections:			
Canadian National Railway	**226,160**	219,000	255,595
Canadian Pacific Railway	**213,270**	206,100	233,987
Class II Railways	**5,300**	4,800	8,606
Total Railway Act Payments	**444,730**	429,900	498,188
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act (R.S. c. A-18)			
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions.			
Payments are:			
Truck (all goods)	**9,660**	9,200	11,947
Truck (designated commodities)	**3,360**	3,200	4,104
Rail (designated commodities)	**2,730**	2,600	3,262
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions.			

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Payments by mode of carrier are:			
Truck	23,205	22,074	28,225
Rail	6,248	5,943	7,854
Water	297	283	488
Total ARFAA Payments	45,500	43,300	55,880
Total Statutory Subsidies	490,230	473,200	554,068
Total Contributions	513,930	496,698	580,652

B. Cost Analysis

Net Program Cost

The CTC 1984-85 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works and services provided by Supply and Services, Treasury Board and the Department of Labour.

Figure 29: Net Cost of Program for the Year 1984-85

	1984-1985			1983-84
	Expenditures	Add Other Costs	Net	Net
Canadian Transport Commission Program	555,406,000	4,286,000	559,692,000	541,243,000

Commission canadienne des transports

Budget des dépenses 1984-1985

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'échelonne sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1985-III-69 Canada: $9.00
ISBN 0-660-52514-3 à l'étranger: $10.80

Prix sujet à changement sans avis préalable

Budget des dépenses 1984-1985

Partie III

Commission canadienne des transports

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Ce document comprend trois sections. La section I présente un aperçu du Programme et un résumé des plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires.

Ce document a pour but de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section; le tableau des besoins financiers présenté à la section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 4

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants 5
B. État financier récapitulatif par activité 6
C. Données de base
   1. Introduction 8
   2. Mandat statutaire 9
   3. Objectif du Programme 10
   4. Plan d'exécution du Programme 10
D. Perspective de planification
   1. Contexte 14
   2. Efficacité du Programme 15

Section II
Analyse par activité

A. Transport aérien 18
B. Transport par chemin de fer 24
C. Transport par eau 34
D. Transport par véhicule à moteur 39
E. Recherche 43
F. Gestion et administration 48

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse des coûts de la CCT par type de dépense
   1. Dépenses par article 51
   2. Dépenses en personnel 52
   3. Subventions et contributions 53
B. Analyse des coûts 57

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Dans ce Budget des dépenses, on demande l'autorisation de dépenser $61,345,000 en vue d'exécuter les projets de la Commission canadienne des transports en 1984-1985. Les dépenses pour les contributions faites aux régimes d'avantages sociaux des employés et les subventions accordées aux compagnies de transport, évaluées à $494,061,000, seront assumées en vertu de l'autorisation statutaire existante; les dépenses totales du Programme s'élèveront ainsi à $555,406,000.

Besoins financiers par autorisation

	Budget des dépenses		
	1984-1985	1983-1984	Différence
	$	$	$
Crédit 120 - Commission canadienne des transports - Dépenses de fonctionnement	37,645,000	35,288,000	2,357,000
Crédit 125 - Commission canadienne des transports - Contributions	23,700,000	25,500,000	(1,800,000)
Statutaire - Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	444,730,000	429,900,000	14,830,000
Statutaire - Paiements à des compagnies de chemin de fer, maritimes et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	45,500,000	48,700,000	(3,200,000)
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3,831,000	3,712,000	119,000
Total du Programme	555,406,000	543,100,000	12,306,000

Section I
Aperçu du Programme

A. Points saillants

La Commission canadienne des transports (CCT) s'est fixé les objectifs suivants pour l'année financière 1984-1985:

- conformément aux dispositions de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, la CCT participera activement à l'établissement du prix de revient des mouvements du grain et à l'administration de paiements liés au transport du grain (voir page 31);

- la Commission mettra en oeuvre les recommandations qui découleront des audiences publiques qui se tiendront en 1983-1984 et 1984-1985 et porteront sur la politique des tarifs aériens et les activités d'affrètement intérieur (voir page 23);

- la CCT effectuera une enquête sur les questions politiques d'ordre public relativement à la copropriété de sociétés ferroviaires et de lignes maritimes transconteneurs et de ses répercussions éventuelles sur le port de Halifax (voir page 38);

- la CCT entreprendra une étude de contrôle et de réglementation des services internationaux de transport maritime assurés par les gouvernements étrangers et évaluera l'incidence de ces services sur le commerce canadien et sur les intérêts des transporteurs maritimes (voir page 38);

- la Commission assumera les responsabilités contenues dans la nouvelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses (voir page 28).

B. État financier récapitulatif par activité

Tableau 1: État financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

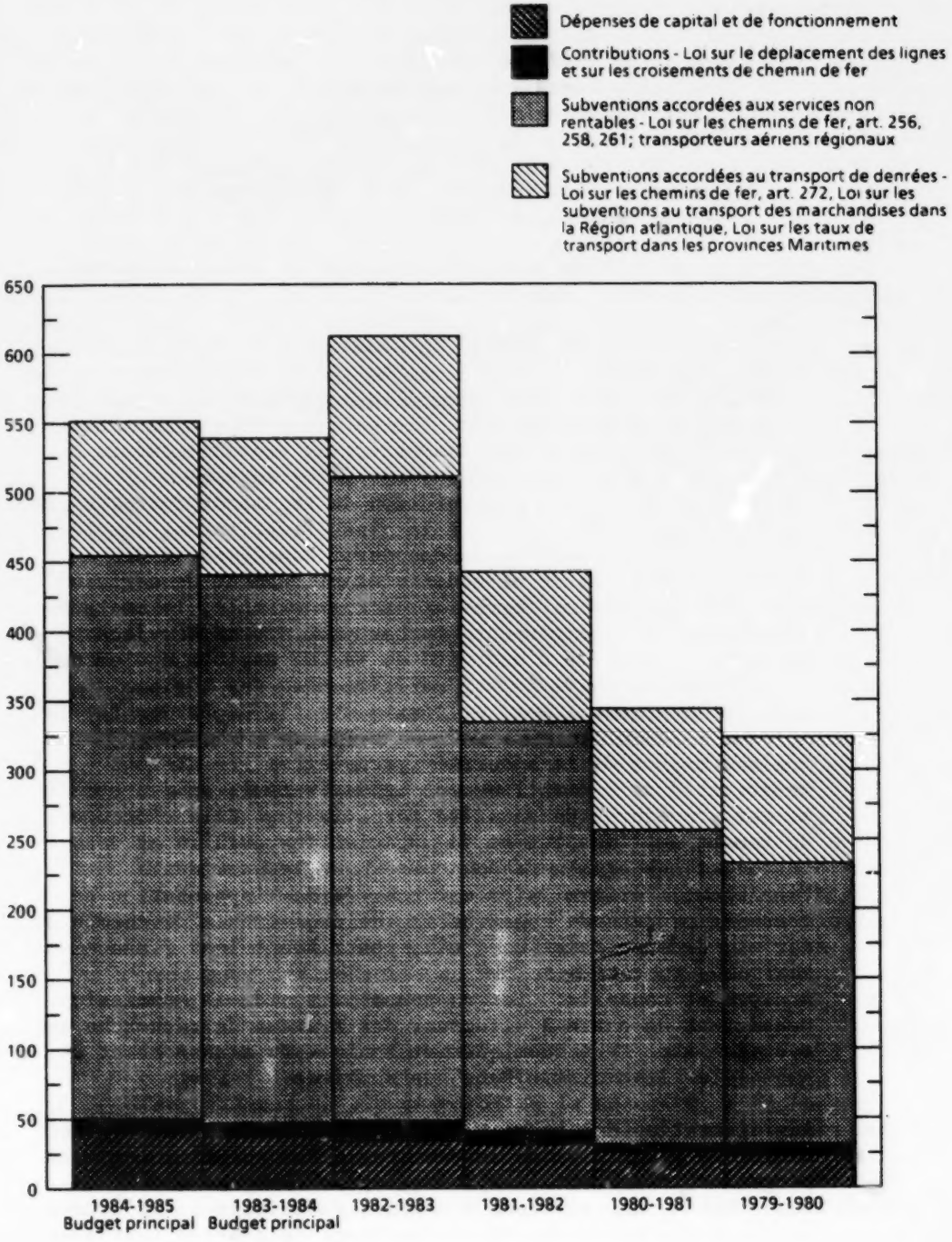
	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence	Détails à la page
Transport aérien	8,197	7,899	298	19
Transport par chemin de fer	492,319	476,046	16,273	24
Transport par eau	1,885	1,808	77	34
Transport par véhicule à moteur	37,860	36,025	1,835	39
Recherche	4,201	3,914	287	43
Gestion et administration	10,944	11,421	(477)	48
Totaux	555,406	537,113	18,293	
Années-personnes autorisées	812	820	(8)	52

Les changements majeurs sont calculés comme suit:

- une augmentation des paiements conformément à la Loi sur les chemins de fer (voir page 53) (Les modifications aux paiements de 1984-1985 aux termes de la Loi sur les chemins de fer, lesquelles résultent de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, n'ont pas été incluses.) (14.8 millions de dollars);

- une augmentation des paiements conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (voir page 53) (2.2 millions de dollars)

Tableau 2: Dépenses brutes par catégorie de dépense



C. Données de base

1. Introduction

Créée par le Parlement en 1967 conformément à la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports est un organisme de réglementation. Elle remplace les organismes qui ont réglementé autrefois le transport par air, par chemin de fer et par eau. La CCT réglemente également le transport interprovincial par pipeline de denrées et a des pouvoirs, limités toutefois, relativement au transport interprovincial par véhicule à moteur.

Les activités de la Commission peuvent être classées en quatre grandes catégories ou composantes:

- **Réglementation économique**: La Commission élabore et fait observer un plan d'ensemble de règlements économiques sur le transport au Canada. Ce plan d'ensemble s'étend à tous les modes ou types de transport. En ce qui concerne le transport aérien, la CCT réglemente les tarifs et émet des permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. La réglementation du transport ferroviaire a trait au dépôt des tarifs, à la classification des comptes aux fins d'établissement de données financières et de fonctionnement, et de méthodes d'établissement de certains coûts des compagnies ferroviaires (par exemple, le montant que les compagnies peuvent imputer pour divers services fournis). Le champ d'activité de la CCT englobe également la réglementation du transport maritime dans des régions géographiques désignées, et l'examen et le dépôt des tarifs.

- **Réglementation de la sécurité ferroviaire**: La CTC est responsable de l'établissement et de la révision des normes et des procédures de sécurité ferroviaire. Elle s'occupe également de l'inspection du matériel ferroviaire et des installations et mène des enquêtes sur les accidents. Finalement, la Commission est chargée de l'approbation de tous les projets de construction de croisements de chemin de fer et, dans certains cas, elle contribue à leur financement.

- **Analyse et conseils**: Les responsabilités de la Commission consistent en outre à effectuer des travaux de recherche sur tous les aspects économiques et sociaux du transport et à conseiller le Ministre dans ces domaines.

- **Administration des subventions**: La CCT administre un grand nombre de programmes de subventions. Par exemple, certains programmes financent l'exploitation des embranchements non rentables et des services voyageurs déficitaires. D'autres programmes subventionnent le transport de denrées tout aussi bien à l'intérieur qu'à destination ou en provenance d'un

"territoire choisi" (principalement dans la Région de l'Est et les provinces Maritimes).

Relations intergouvernementales: La Commission canadienne des transports collabore avec plusieurs ministères, plus particulièrement avec Transports Canada. Par exemple, la Commission travaille étroitement avec Transports Canada sur des questions se rapportant à la politique de subventions au transport et au mouvement des marchandises dangereuses. Comme il a déjà été mentionné, la CCT est responsable de la réglementation économique du transport aérien et maritime. Transports Canada est cependant chargé de la réglementation technique et de la sécurité de ces modes de transport. En conséquence, la CCT et Transports Canada travaillent de concert afin d'assurer une coordination appropriée de leurs fonctions. La Commission collabore également avec d'autres ministères du gouvernement (y compris Affaires extérieures et Douanes et Accise) pour négocier des accords relatifs au transport aérien international avec des gouvernements étrangers et pour représenter les intérêts canadiens aux réunions d'organisations internationales préoccupées par la réglementation du transport océanique. La Commission participe avec l'Office national de l'énergie à l'établissement des pipelines de denrées et des pipelines mixtes et à l'élaboration des directives de réglementation s'y rapportant.

2. Mandat statutaire

La Commission remplit de nombreuses fonctions qui lui sont attribuées par plusieurs lois. Les principales lois sont les suivantes:

- la Loi nationale sur les transports habilite la Commission à réglementer le transport en tenant compte de critères d'ordre général, à enquêter sur les acquisitions des compagnies de transport et à entreprendre des travaux de recherche sur les aspects socio-économiques du transport;

- la Loi sur l'aéronautique prescrit que la Commission doit délivrer des permis pour des services aériens commerciaux, étudier et approuver des tarifs, mettre au point le Règlement sur les transporteurs aériens, s'assurer que les exploitants s'y conforment, faire des enquêtes et des inspections et prodiguer des conseils au Ministre sur des questions relatives au transport aérien;

- la Loi sur les chemins de fer habilite la Commission à contrôler le matériel, l'exploitation et les services ferroviaires en vue d'accroître la sécurité, à approuver (après examen) l'abandon des activités ou des services non rentables ou à autoriser des subventions à ces exploitations ou à ces services, à prescrire une classification uniforme des comptes, ainsi qu'à vérifier certains frais ferroviaires et à imposer certains tarifs ferroviaires;

La Loi sur les transports confère à la Commission la responsabilité de délivrer des permis aux transporteurs maritimes dans des régions désignées et d'étudier les accords de tarifs déposés, passés entre les transporteurs ferroviaires ou les transporteurs maritimes ou les expéditeurs.

3. Objectifs du Programme

La Commission a les objectifs suivants:

Compte tenu de la politique nationale visant à établir un réseau de transport économique, efficient et adéquat, réglementer l'évolution et le fonctionnement des aspects du secteur du transport qui relèvent du gouvernement fédéral en vue de protéger les intérêts des usagers des moyens de transports, maintenir la prospérité et la croissance économique au Canada ainsi que coordonner et harmoniser les activités des transporteurs.

Réglementer la sécurité des services de transport ferroviaire au Canada, afin que ceux-ci soient exploités de manière à minimiser les risques de blessures aux employés et au public, ainsi que les dommages à la propriété.

Générer des renseignements et des avis sur les aspects économiques et sociaux de tous les modes de transports intérieurs, en direction ou en provenance du Canada, et les communiquer au gouvernement fédéral.

Administrer, économiquement et efficacement, certains programmes fédéraux de subventions pour les services de transport.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités et organisation: Le Programme de la CCT est divisé en six activités; quatre d'entre elles ont trait aux principaux modes de transport (soit par chemin de fer, par air, par eau ou par véhicule à moteur) et les deux autres concernent i) la Recherche et ii) la Gestion et l'administration, activités qui appuient le Programme.

L'organisation de la Commission, par ailleurs, est structurée selon les grands modes de transport et comprend des comités distincts pour la réglementation du transport aérien, ferroviaire, maritime et routier. Bien qu'il existe d'autres comités à la CCT, ces derniers ne possèdent pas de ressources particulières. S'il le faut, ils tirent plutôt certaines de leurs ressources des autres grands comités. Le Comité des transports par pipeline de denrées constitue un de ces comités. Il examine les requêtes en vue de la construction et de l'exploitation des pipelines de denrées. Un autre comité, le Comité de la politique en matière de transport international, collabore avec les

comités modaux en conseillant le gouvernement sur les aspects économiques et juridiques du transport international.

Il y a, en outre, le Comité de révision qui est chargé des requêtes en révision de décisions ou d'ordonnances de l'un ou l'autre des comités modaux.

L'organisation de la Commission comprend également des directions qui fournissent des services à tous les comités. À l'exception des questions de transport aérien, la Direction de l'exploitation et des tarifs est responsable de tout ce qui se rattache à la réglementation des tarifs (taux et tarifs) et administre plusieurs programmes de subventions. La Direction de la recherche est chargée d'étudier des questions économiques et sociales relatives au transport au Canada. Les autres directions assurent à la Commission des services juridiques, de gestion et d'administration. Les tableaux 3 et 4 illustrent la relation qui existe entre les activités de la Commission et la structure de son organisation.

La plupart des employés de la CCT travaillent dans la région de la Capitale nationale. Cependant, le Comité des transports par chemin de fer compte plus de 100 employés dans ses bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver, et le Comité des transports aériens a des employés à Vancouver, Edmonton et Winnipeg. De plus, une Division de l'Ouest a été créée; elle est située à Saskatoon et s'occupe de nombreuses fonctions de réglementation qui sont d'intérêt particulier pour l'ouest du Canada.

Tableau 3: Organigramme de la Commission canadienne des transports

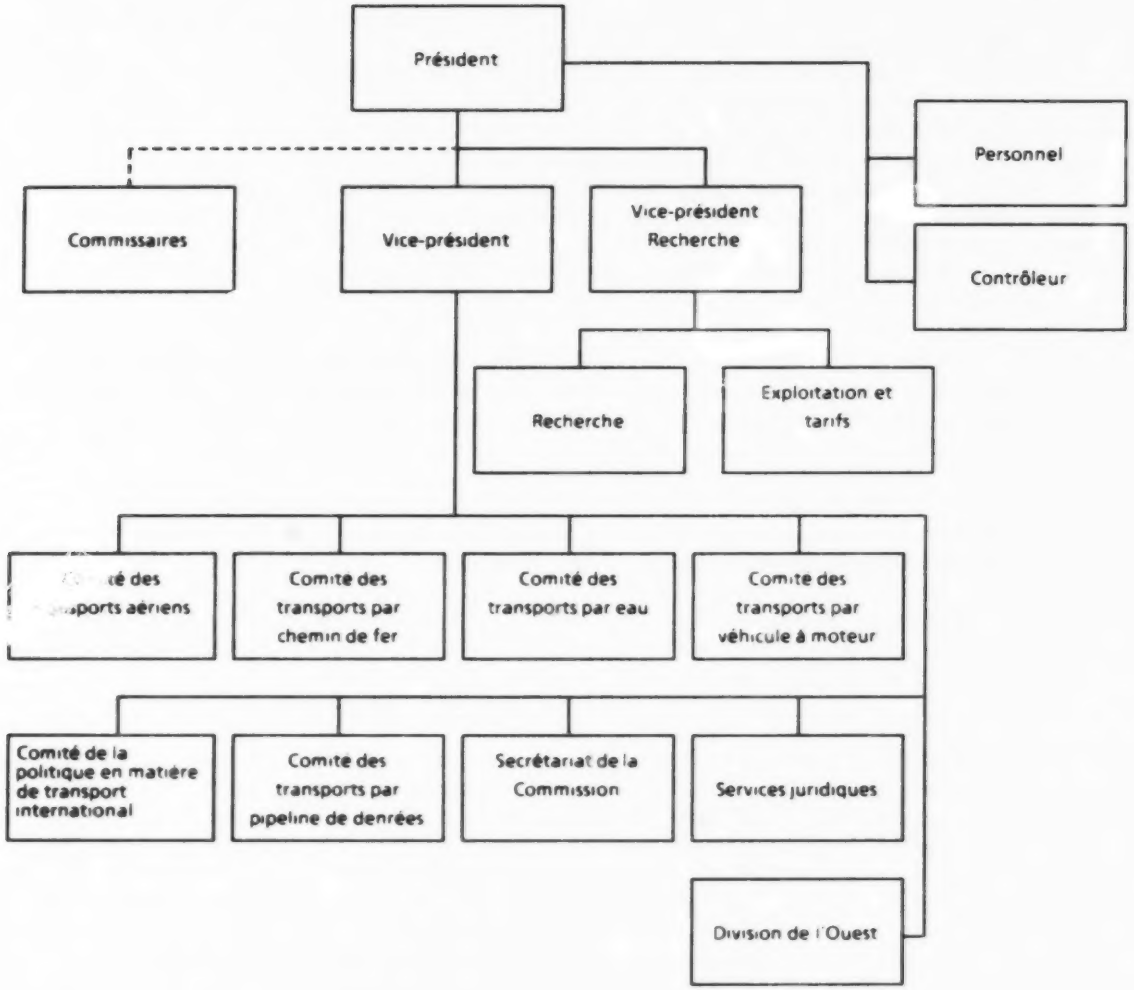


Tableau 4: Ressources pour 1984-1985 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Activités / Organisation	Transport aérien 133 A-P	Transport par chemin de fer 302 A-P	Transport par eau 33 A-P	Transport par véhicule à moteur 47 A-P	Recherche 69 A-P	Gestion et Administration 228 A-P	Total Programme
Comité des Transports aériens 132 A-P	8,094 132 A-P						8,094
Comité des transports par chemin de fer 240 A-P		467,996 240 A-P					467,996
Comité des transports par eau 30 A-P			1,398 30 A-P				1,398
Comité de la politique en matière de transport international - 2 A-P	26		153 2 A-P				179
Comité des transports par véhicule à moteur 4 A-P				229 4 A-P			229
Recherche 69 A-P					4,201 69 A-P		4,201
Exploitation et tarifs 93 A-P		23,456 49 A-P	334 1 A-P	37,631 43 A-P			61,421
Division de l'Ouest 21 A-P	77 1 A-P	867 13 A-P				536 7 A-P	1,480
Gestion et Administration 221 A-P						10,408 221 A-P	10,408
Total-activités	8,197	492,319	1,885	37,860	4,201	10,944	555,406

D. Perspective de planification

1. Contexte

Dans une large mesure, la charge de travail de la Commission dépend de facteurs externes. Par exemple, son volume de travail varie selon le nombre de requêtes qui lui sont faites par des compagnies qui veulent établir, changer ou interrompre un service, ou encore modifier un tarif. Les services de la CCT sont aussi requis pour enquêter sur les plaintes faites par des particuliers par rapport à certaines activités d'un ou de plusieurs transporteurs. Par conséquent, la Commission doit s'assurer d'avoir à sa disposition les compétences et moyens nécessaires pour répondre à la demande de façon à ce que les décisions réglementaires soient prises d'une manière judicieuse et opportune. Étant donné qu'à la Commission, l'activité de la planification opérationnelle est surtout axée sur la prévision de la demande, les facteurs clés influant sur le nombre de soumissions et, par conséquent, sur la demande de services de réglementation sont explicités et analysés ci-dessous.

Climat économique: Lorsque le climat économique change, les industries du transport rajustent leurs services afin de répondre à la nouvelle demande. La perspective économique à moyen terme indique que la récente récession fera place à une reprise graduelle. Cependant, rien ne laisse prévoir dans l'industrie du transport un retour aux taux élevés de croissance annuelle qui existaient avant la récession. Toutefois, même avec une reprise partielle, les compagnies devront vraisemblablement remplacer leur équipement de production ou en acquérir, ce qui créera un besoin en capitaux. En conséquence, la CCT s'attend à continuer de recevoir un grand nombre de demandes en modification tarifaire particulièrement dans le domaine du transport aérien. Selon toute probabilité, les fusions, les acquisitions et les interventions d'une tierce partie se poursuivront étant donné que les compagnies doivent s'adapter à un contexte économique plus complexe et plus concurrentiel.

Réforme de réglementation: Avec la déréglementation du transport aérien aux États-Unis, les Canadiens en sont venus à se demander quelle est l'incidence de la réglementation économique sur le coût du transport aérien. Certains croient que les coûts des voyages diminueraient substantiellement si l'industrie du transport au Canada était moins réglementée. D'autres pensent que les mesures actuelles de réglementation sont indispensables à la stabilité de l'industrie. La Commission est au fait de ces opinions; elle en tient compte continuellement et y répond dans les limites de la politique gouvernementale.

Politiques gouvernementales: Les décisions prises par le gouvernement fédéral, particulièrement en ce qui concerne la politique du transport et, d'une manière générale, la politique économique, influent directement sur la Commission. Aux termes du présent plan de dépenses,

la Commission prévoit devoir prendre un grand nombre de décisions réglementaires en fonction des politiques nouvelles ou révisées qui touchent plusieurs domaines comme celui du transport du grain, des services voyageurs et du "cabotage" dans les Maritimes (expédition intérieure). Les politiques gouvernementales sur l'expansion de l'exportation, l'énergie et l'emploi augmenteront aussi la demande de décisions réglementaires.

Événements sur le plan international: Les gouvernements étrangers ou des organisations internationales formulent constamment de nouveaux projets dont la plupart sont inattendus. Il faut alors que le Canada définisse sa position. En conséquence, la Commission est appelée à donner son point de vue au plan de la réglementation, surtout dans les domaines du transport aérien et maritime. Pour expliquer sa position, la Commission doit participer aux réunions interministérielles et internationales, y compris les réunions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) et celles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. Efficacité du Programme

Réglementation économique: La réglementation économique se fait en fonction de critères qui visent à ce que les activités des transporteurs soient viables, concurrentielles et stables, pour que le public soit servi adéquatement et que le bien-être et la croissance économique du Canada soient favorisés. La CCT applique ces critères aux circonstances particulières de chaque cas qui se présente. En conséquence, il n'est pas aisé de mesurer l'efficacité de la réglementation. Cette façon ("sur mesure") d'aborder la réglementation signifie donc que l'efficacité du Programme doit être mesurée indirectement. La Commission tente présentement d'élaborer des mesures d'efficacité qui seront incorporées dans les plans de dépenses à venir.

Réglementation sur la sécurité ferroviaire: Plusieurs facteurs (en plus des activités de réglementation et d'inspection de la Commission) influent sur la sécurité ferroviaire, par exemple le volume du trafic, les conditions climatiques, le coût des travaux pouvant accroître la sécurité et le type de marchandises transportées. C'est donc dire que l'amélioration de la sécurité ferroviaire ne peut être attribuée uniquement aux mesures prises par la CCT. Les tableaux 5, 6 et 7 indiquent les tendances récentes des accidents ferroviaires ayant occasionné des pertes de vie humaine (dans la plupart des cas, des passagers de véhicules à moteur aux passages à niveau), des déraillements et autres accidents.

Tableau 5: Pertes de vie survenues dans des accidents ferroviaires (sauf intrus)

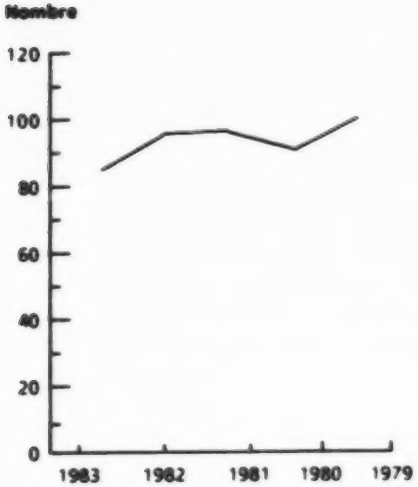


Tableau 6: Déraillements sur les lignes principales

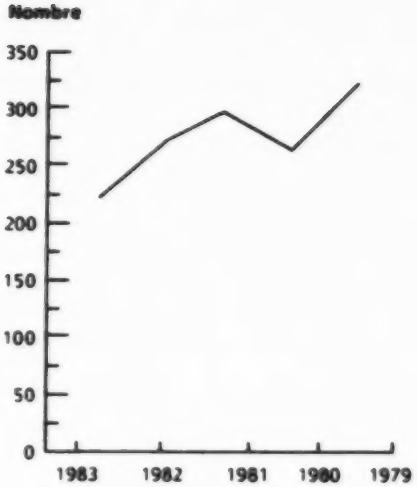
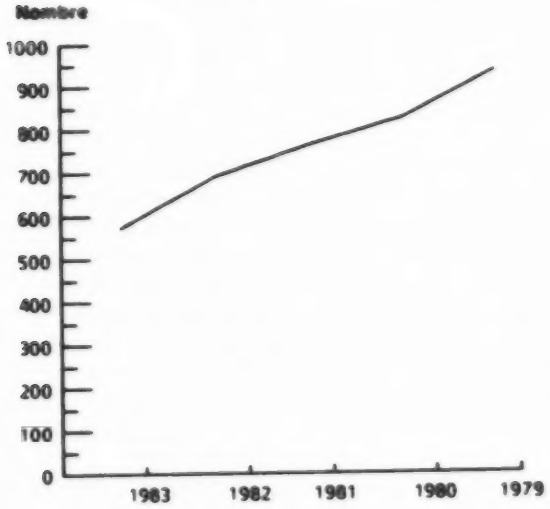


Tableau 7: Accidents survenus aux passages à niveau



Recherche: Les politiques de transport du gouvernement fédéral et les décisions qu'il prend face aux programmes tiennent compte des répercussions économiques et de réglementation. L'information et les conseils donnés par la CCT servent de fondement à ces politiques et à ces décisions. On peut juger l'efficacité de ces intrants en se fiant à l'évaluation des résultats des politiques et des décisions du gouvernement face aux programmes pour démontrer l'efficacité des conseils et de l'information fournis par la Commission.

Administration des subventions: Généralement, le ministre des Transports énonce une politique de subventions au transport et d'élaboration de programmes de subventions. La Commission donne au Ministre son avis sur ces questions et administre les programmes de subventions conformément aux modalités prescrites par le gouvernement. Il reste à déterminer comment l'efficacité de ces programmes de subventions peut être mesurée.

Section II
Analyse par activité

A. Transport aérien

Objectifs

Promouvoir, par le biais d'une réglementation économique judicieuse, un réseau national de transport aérien sûr et efficace, capable de satisfaire les besoins en voyage aérien des Canadiens et des visiteurs au Canada et d'être exploité moyennant un minimum de subventions directes.

L'activité "Transport aérien" comprend les sous-objectifs suivants:

- réglementer l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie afin d'assurer des services aériens commerciaux adaptés aux besoins en voyage aérien des Canadiens et des visiteurs au Canada au moyen d'une industrie du transport aérien efficiente et financièrement viable;

- réglementer les tarifs des services aériens commerciaux afin de s'assurer qu'ils sont équitables, raisonnables et non discriminatoires et, le cas échéant, conformes aux ententes internationales et bilatérales signées par le Canada;

- faire respecter la réglementation économique en vigueur touchant la mise sur pied et l'exploitation de services aériens commerciaux afin de protéger le public voyageur et les intérêts des transporteurs autorisés;

- élaborer, traiter et promulguer des additions et des modifications à la réglementation dans le but de maintenir un climat pertinent et efficace pour la réglementation des aspects économiques de l'industrie du transport aérien;

- fournir et traiter des données à l'intention du ministre des Transports et lui donner des conseils concernant le développement et l'exploitation de services aériens commerciaux, de toute question touchant l'aviation civile et les aspects du transport aérien relatifs à la réglementation;

- administrer les subventions accordées en vertu de la politique sur les transporteurs aériens régionaux ou à la demande du ministre des Transports, pour que l'exploitation de services aériens commerciaux se fasse dans l'intérêt du public.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport aérien" représente 16.2 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des contributions) et 1.5 % lorsqu'on inclut les contributions. Cette activité comprend 16.4 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 8: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Permis	3,093	61	2,867	64	226	(3)
Tarifs	1,908	42	1,630	39	278	3
Surveillance	290	7	635	7	(345)	-
Analyse de la réglementation et conseils d'orientation	847	12	754	12	93	-
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux	1,500	-	1,500	-	-	-
Gestion et secrétariat	559	11	513	10	46	1
	8,197	133	7,899	132	298	1

Description

En vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports est chargée d'élaborer et de faire appliquer une réglementation économique touchant l'industrie de l'aviation civile, tel que spécifié dans la Loi sur l'aéronautique et comme il est énoncé dans le Règlement sur les transporteurs aériens.

Le Comité des transports aériens s'acquitte de son mandat de réglementation principalement à partir de l'administration centrale de la Commission située à Ottawa. Toutefois, trois bureaux régionaux font respecter sur place les règlements de la CCT, et la Division de l'Ouest, située à Saskatoon, s'occupe de délivrer certains permis aux transporteurs aériens locaux des provinces de l'Ouest.

L'activité "Transport aérien" comprend les sous-secteurs d'activité suivants:

Permis: La délivrance de permis à des transporteurs aériens commerciaux pour les autoriser à assurer certains services aériens constitue un des éléments essentiels du processus de réglementation des activités économiques de l'industrie. Le système des permis protège aussi bien les intérêts des consommateurs, en s'assurant que les transporteurs respectent certaines normes, que ceux des transporteurs autorisés, en maintenant une concurrence équitable. La réglementation touche les transporteurs intérieurs et internationaux qui offrent des services à horaire fixe et d'affrètement aux passagers. Lorsqu'un transporteur dépose une requête auprès de la Commission en vue d'obtenir ou de faire modifier un permis, ou d'obtenir une autorisation, le Comité émet généralement une décision ou une ordonnance. Lorsque la décision ou l'ordonnance est favorable et que le transporteur remplit les conditions énoncées, s'il en est, la Commission délivre un permis, une modification à un permis ou une autorisation. Le permis précise les points que le transporteur aérien peut desservir, la taille des aéronefs qu'il peut utiliser et les restrictions que le Comité des transports aériens peut lui imposer.

Tarifs: Tout transporteur aérien commercial doit déposer un tarif auprès de la Commission dans lequel il précise les frais et les "conditions de transport". La Commission examine ces tarifs afin de protéger le consommateur et les autres transporteurs en s'assurant que les conditions et les tarifs de transport sont justes et raisonnables et que lorsque des tarifs sont réduits, les conditions de voyage demeurent satisfaisantes et conformes aux normes. La réglementation des tarifs exige également que la CCT fasse une enquête sur toute plainte ou allégation d'écart de conduite visant un transporteur aérien.

Surveillance: Dans le cadre de la fonction de surveillance, on fait enquête sur toute plainte accusant un transporteur aérien commercial d'assurer un service illégalement ou sans détenir de permis. Ces enquêtes visent à empêcher toute personne ou compagnie non autorisée d'exploiter des services aériens commerciaux, et à s'assurer que les transporteurs autorisés respectent les règlements. Lorsque les transporteurs sont en faute, la Commission peut imposer des sanctions ou les cours peuvent engager des poursuites.

Analyse de la réglementation et conseils d'orientation donnés au gouvernement: La CCT donne des conseils sur les problèmes actuels de l'industrie du transport aérien et de l'aviation civile au Canada. Ce sous-secteur d'activité détermine tout particulièrement les changements, les ajouts, les retraits ou les modifications à apporter soit au Règlement sur les transporteurs aériens, soit aux politiques et aux modalités de fonctionnement du Comité des transports aériens. Le Comité effectue des enquêtes et des études et fait des recommandations au ministre des Transports sur toutes les questions relatives aux

services aériens commerciaux. Ces conseils peuvent être donnés à la requête du Ministre ou suivant la propre initiative du Comité, et peuvent toucher des projets de politique, des négociations internationales, des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique ou d'autres questions.

Administration des subventions: Conformément à la politique du gouvernement, le Comité ne considère que peu de subventions directes pour l'exploitation de services aériens commerciaux. Ce sous-secteur d'activité comprend:

- la gestion et le paiement de subventions à Québecair et à Eastern Provincial Airlines en vertu de la Politique sur les transporteurs aériens régionaux;
- les services administratifs fournis à Transports Canada par rapport aux subventions versées à Prairie Air Services et à St-Leonard Air Services.

Données sur le rendement et justification des ressources

Permis: Ce sous-secteur d'activité requiert 61 années-personnes et $3,093,000. La charge de travail de la Commission dépend principalement du nombre et de la complexité des requêtes en exploitation présentées par des particuliers et des sociétés. Le procédé comprend la publication d'un avis public, les plaidoiries, les audiences publiques (dans certains cas), les ordonnances et décisions et les différentes voies d'appel offertes aux requérants. L'objectif pour l'année 1984-1985 est de traiter 90 % de toutes les requêtes, dans les six mois suivant la date de réception. Le tableau 9 illustre la charge de travail de la section des permis.

Tableau 9: Décisions, ordonnances, permis (intérieurs)

	Prévues 1984-1985	Estimatives 1983-1984	Réelles 1982-1983	Réelles 1981-1982
Décisions-par audience sur le vu des dossiers				
Besoins du public	243	223	284	161
Sans référence aux besoins du public	505	557	535	441
Transferts	116	101	93	139
Ordonnances	1,100	1,331	1,051	995
Permis	785	884	787	864

Pour pouvoir exploiter des services d'affrètement, les transporteurs aériens doivent obtenir un permis. Les requêtes déposées par la suite en vue d'effectuer des vols d'affrètement particuliers font également l'objet d'un examen. Le tableau 10 montre la charge de travail dans ce secteur.

Tableau 10: Requêtes visant des services et des vols d'affrètement

	Prévues 1984-1985	Estimatives 1983-1984	Réelles 1982-1983	Réelles 1981-1982
Requêtes	2,094	2,005	2,059	1,794
Vols	23,277	22,708	22,296	19,560

Tarifs: L'examen et le dépôt des tarifs exigent 42 années-personnes et $1,908,000. Le travail dans ce domaine dépend en grande partie de facteurs externes.

Surveillance: Ce sous-secteur d'activité exige au total sept années-personnes et $290,000. Le tableau 11 fait état des réponses données aux plaintes reçues et des cas d'exploitation illégale observés au cours des dernières années.

Tableau 11: Surveillance

	Prévues 1984	Estimatives 1983	Réelles 1982	Réelles 1981
Cas référés à la GRC	160	140	127	98
Sanctions administrées par la CCT	80	70	69	41
Avertissements	60	50	42	20
Plaintes non fondées	50	40	31	19
Total	350	300	269	178

Analyse de la réglementation et conseils d'orientation donnés au gouvernement: Ce sous-secteur d'activité comprend au total 12 années-

personnes et $847,000. Au cours de l'année financière 1984-1985, la Commission se penchera sur un certain nombre de questions, dont les tarifs aériens intérieurs, les vols d'affrètement, les négociations internationales et la politique aérienne internationale.

Gestion et secrétariat: Ce sous-secteur d'activité exige 11 années-personnes et $559,000. Le Comité des transports aériens convoque des audiences publiques lorsqu'à son avis ces audiences sont nécessaires pour résoudre des problèmes complexes, ou lorsque le public souhaite qu'il tienne des audiences. En outre, le ministre des Transports ou le Comité peuvent ordonner la tenue d'audiences publiques sur des grandes questions de politique, comme l'utilisation des aéronefs d'affaires ou les tarifs exigés par les transporteurs aériens. Le tableau 12 fait état du nombre d'audiences publiques tenues au cours des récentes années.

Tableau 12: Audiences publiques

	Prévues 1984-1985	Estimatives 1983-1984	1982-1983	1981-1982
Audiences publiques	15	10	14	7

B. Transport par chemin de fer

Objectifs

Réglementer l'exploitation des services de transport ferroviaire au Canada afin de protéger les intérêts des utilisateurs de ce mode de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada, ainsi que de coordonner et d'harmoniser les activités des transporteurs.

Réglementer les services de transport ferroviaire afin de s'assurer qu'ils sont exploités de façon à minimiser les accidents qui produisent des pertes de vie, des blessures et des dommages à la propriété.

Élaborer des méthodes pour calculer le prix de revient et pour traiter le paiement de subventions aux services non rentables et aux services requis dans l'intérêt du public ainsi que le paiement de subventions pour le transport de certaines marchandises.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport par chemin de fer" représente 30.6 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des contributions) et 88.6 % lorsqu'on inclut les contributions. Cette activité comprend 37.2 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 13: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation économique	4,034	73	3,864	72	170	1
Qualité du service	1,362	25	1,344	25	18	-
Réglementation de la sécurité	18,388	152	18,227	151	161	1
Prix de revient et administration des subventions	467,550	37	451,542	37	16,008	-
Gestion et secrétariat	985	15	1,069	15	(84)	-
	492,319	302	476,046	300	16,273	2

Description

Le personnel du Comité des transports par chemin de fer en poste à l'administration centrale et dans les bureaux régionaux, ainsi que les sections du transport par chemin de fer de la Direction de l'exploitation des tarifs et de la Division de l'Ouest s'occupent de l'activité "Transport par chemin de fer". Cette activité comprend les sous-secteurs d'activité suivants.

Réglementation économique: Ce travail inclut les tâches suivantes: élaborer un plan d'ensemble pour la comptabilité ferroviaire appelé Classification uniforme des comptes; vérifier les comptes des sociétés ferroviaires pour voir dans quelle mesure elles respectent le plan d'ensemble de comptabilité en question; promulguer des règlements sur le calcul du prix de revient ainsi que vérifier et approuver les méthodes mises de l'avant par les sociétés ferroviaires pour calculer leur prix de revient; établir des taux pour le transport des produits du grain et de la farine en vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer et des produits de canola; examiner, recevoir ou rejeter, et déposer les tarifs des sociétés ferroviaires en vertu des dispositions statutaires; analyser des données sur l'exploitation et les tarifs en rapport avec les enquêtes et les audiences en cours au sein du Comité des transports par chemin de fer; répondre aux plaintes que la Commission reçoit sur des questions d'exploitation et de tarifs, y comprix les taux et les conditions de transport.

Qualité du service: La Commission fait des enquêtes sur les plaintes du public par rapport aux services ferroviaires. Dans le cadre de ce mandat, le fonctionnement des sociétés ferroviaires et des gares est fréquemment inspecté et la qualité des services voyageurs, contrôlée. La Commission s'intéresse également aux besoins en transport ferroviaire des personnes handicapées.

Lorsque les sociétés ferrovizires souhaitent abandonner des embranchements, fermer des gares, centraliser des dépôts de messageries, enlever des voies ou regrouper des services de marchandises, la Commission examine les requêtes afin de leur accorder ou non l'autorisation demandée. Par ces examens, la CCT s'assure que les changements au service ne nuiront pas à l'intérêt du public. La CCT a également recours aux audiences publiques, au besoin.

En outre, la Division de l'Ouest, effectue des vérifications financières et des inspections techniques à l'appui du programme de remise en état des embranchements qu'a entrepris Transports Canada.

Réglementation de la sécurité ferroviaire: La Réglementation de la sécurité ferroviaire consiste à élaborer et à promulguer des règlements sur la sécurité ferroviaire; à s'assurer que les normes reflètent les changements technologiques et autres; à contrôler le respect des règlements au moyen d'enquêtes sur les accidents, d'inspections et de contrôles qualitatifs de l'équipement et de l'infrastructure (c'est-à-

dire l'emprise, les voies, les ponts); et à surveiller le transport de marchandises dangereuses.

Pour des raisons de sécurité évidentes, le Comité des transports par chemin de fer doit approuver la conception et la qualité de tous les travaux de construction ou de reconstruction de structures au croisement d'une route et d'une voie ferrée (passages inférieurs, passages supérieurs, passages à niveau, etc.). Il en va de même pour les projets touchant l'infrastructure électrique, par exemple: les feux d'avertissement et les signaux. Ces projets doivent être approuvés par la CCT avant le début des travaux et une fois qu'ils sont terminés. La Commission finance une partie de ces projets (sa contribution peut aller jusqu'à 80 %) en vertu des dispositions de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Calcul du Prix de revient et administration des subventions: Ce sous-secteur d'activité comporte les tâches suivantes: établir des méthodologies de calcul du prix de revient dont se serviront les sociétés ferroviaires; vérifier le prix de revient des sociétés ferroviaires, ainsi que leurs recettes et leurs pertes pour chaque embranchement ou service voyageurs subventionné; vérifier les frais imputés par CP Rail et le CN à VIA Rail, afin d'aider le Ministre à déterminer le niveau de financement requis par VIA Rail pour payer au CN et à CP Rail les services que ces sociétés lui fournissent; et, enfin, traiter les demandes de subventions provenant des sociétés ferroviaires.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation économique: Ce sous-secteur d'activité comprend 73 années-personnes et $4,034,000. La CCT vérifie les comptes des sociétés ferroviaires pour s'assurer qu'ils sont conformes à la Classification uniforme des comptes et à la réglementation sur le calcul du prix de revient, et établit des taux de transport de produits du grain (en vertu de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer) et des produits de canola. Il s'agit essentiellement d'un travail continu (employant 36 années-personnes) dont le processus se répète chaque année. La CCT révise périodiquement la Classification uniforme des comptes et la réglementation sur le calcul du prix de revient.

En outre, la CCT traite chaque année environ 58,200 tarifs, documents de contentieux soumis par les sociétés ferroviaires, et permissions spéciales pour les exempter des périodes statutaires d'affichage. Au total, 10 années-personnes sont affectées à cette opération.

Les études sur les questions d'exploitation et de tarifs (qui exigent 27 années-personnes) fournissent des renseignements pour aider le ministre des Transports et les comités modaux à prendre des décisions. Le plan de travail pour l'année financière 1984-1985 comprend les principaux projets suivants:

- poursuite de l'élaboration et de la tenue à jour d'une base de données multimodale; les données (notamment les données sur l'exploitation) seront diffusées dans des publications et en réponse aux demandes de renseignements provenant de l'industrie, des ministères fédéraux et provinciaux et du public en général;

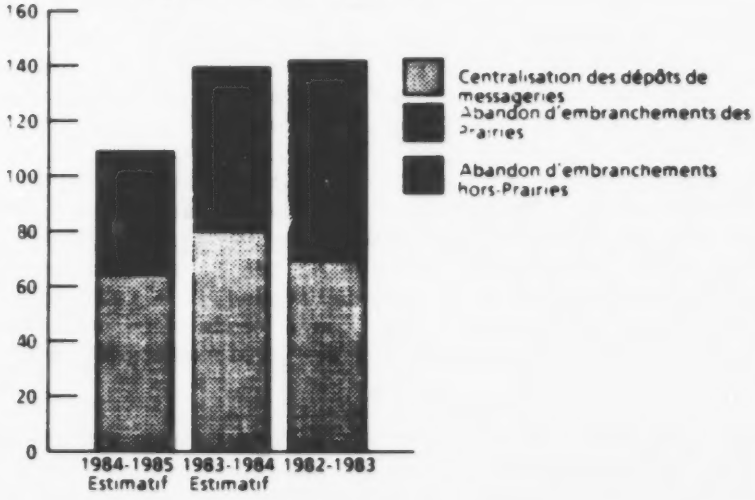
- tenue d'une vaste enquête sur le règlement portant sur la manoeuvre inter-service de trafic des marchandises entre les sociétés ferroviaires qui relèvent de la CCT;

- tenue d'une étude sur l'incidence que les changements à la réglementation et à la législation des États-Unis d'Amérique auront sur le transport canadien. Cette étude a été demandée par le ministre des Transports en vertu de l'article 48 de la Loi nationale sur les transports;

- examen des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Qualité du service: L'objectif de la CCT pour 1984-1985 est de rendre des décisions sur les requêtes en abandon dans les six mois suivant la date de réception desdites requêtes. Pour les autres types de requêtes, la Commission ne se fixe aucun objectif puisqu'elles sont toutes uniques en leur genre. Le tableau 14 fait état de la charge de travail de la CCT dans ce domaine. Au total, 25 années-personnes et $1,362,000 sont affectés à ce sous-secteur d'activité.

Tableau 14: Abandon d'embranchements et centralisation des dépôts de messageries



Réglementation de la sécurité: Ce sous-secteur d'activité exige 152 années-personnes et $18,388,000. En 1984-1985, la CCT emploiera 14 années-personnes pour l'élaboration ou la révision d'un certain nombre de règlements dont les suivants:

- **Le Règlement unifié d'exploitation:** Ce règlement est le document de base qui régit la sécurité de l'exploitation et le contrôle des trains sur les voies ferrées canadiennes qui relèvent de la CCT;

- **Les normes minimums de sécurité et d'inspection des wagons ferroviaires:** Ces normes fixeront des nouveaux objectifs de sécurité pour le matériel ferroviaire de transport de marchandises et stipuleront la fréquence et le type d'inspections requises;

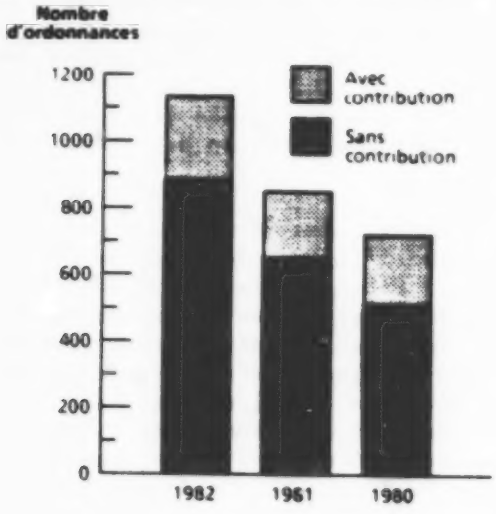
- **Les normes ferroviaires de compétence des mécaniciens de locomotive, des mécaniciens de manoeuvre et de transfert, des chefs de trains et des contremaîtres de gare de triage:** Des normes seront fixées pour la certification, par les sociétés ferroviaires, du personnel qui exécute les fonctions susmentionnées.

La tâche de contrôler dans quelle mesure les sociétés ferroviaires se conforment aux règlements exige 65.5 années-personnes. En contrôlant le matériel ferroviaire, les voies et l'emprise, la Commission vise à s'assurer que les sociétés ferroviaires disposent de programmes d'inspections, d'entretien et de réparation adéquats. Pour l'année 1984-1985, les programmes de contrôle et les niveaux d'échantillonnage de la Commission seront établis pour vérifier les processus de contrôle de la qualité utilisés par les sociétés ferroviaires. La charge de travail associée au contrôle du transport des marchandises dangereuses augmentera premièrement, parce qu'un contrôle plus étroit sera exercé et, deuxièmement, parce que la nouvelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses adoptée en 1980 a élargi le mandat de la CCT dans ce domaine.

Le programme ayant trait aux croisements de routes et de voies ferrées contribue à augmenter la sécurité en réduisant les risques aux croisements. Le niveau de financement approuvé pour ce programme en 1984-1985 est de 10 millions de dollars et les ressources humaines qui y sont affectées totalisent 51 années-personnes. Le tableau 15 présente le nombre d'ordonnances que l'on a rendues au cours des dernières années, touchant les projets aux croisements de routes et de voies ferrées.

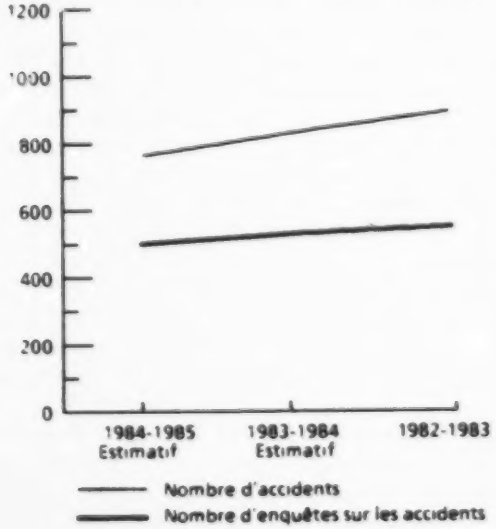
La Commission fait enquête sur les accidents qui entraînent des pertes de vie, des blessures, et des pertes financières importantes causées par les déraillements, les collisions, les accidents à des

Tableau 15: Projets aux croisements de routes et de voies ferrées



passages à niveau, ainsi que d'autres accidents reliés à l'exploitation ferroviaire. L'objectif est de déterminer les causes de tels accidents et d'éviter qu'ils ne se reproduisent. Ce sous-secteur d'activité exige un personnel de 21.5 années-personnes. Le tableau 16 montre le pourcentage d'accidents ayant fait l'objet d'une enquête en 1982-1983 et les prévisions à cet égard pour les prochaines années.

Tableau 16: Enquête sur les accidents



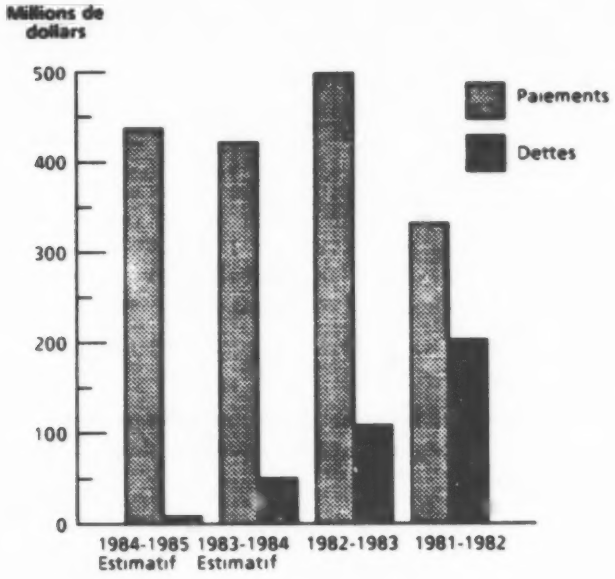
Calcul du prix de revient et administration des subventions: Les articles 256, 258 et 261 de la Loi sur les chemins de fer prévoient le versement de subventions aux sociétés ferroviaires pour leur permettre de continuer à exploiter des embranchements et des services voyageurs non rentables. (VIA Rail n'est pas visée par ces dispositions, puisque le ministère des Transports la finance par l'intermédiaire de contrats de service). Les embranchements et les services en question ne sont subventionnés que si leur exploitation est considérée comme nécessaire à l'intérêt public.

Pour établir le montant des subventions qui seront accordées, la Commission examine ou vérifie les réclamations déposées par les sociétés ferroviaires. Elle vérifie aussi leurs comptes pour s'assurer que les dépenses ont été classées et inscrites comme il convient, conformément à la Classification uniforme des comptes de la Commission. Le système établi dans la Classification uniforme des comptes permet d'élaborer soit des méthodes d'analyse des frais d'exploitation, d'un service, soit des méthodes d'attribution de coûts associés au service en question. Ces méthodes d'analyse et de répartition des coûts sont définies, et ce, avec la participation du public et des sociétés ferroviaires.

La Commission vérifie de plus le volume de trafic ainsi que les frais et les recettes d'exploitation afférents et ce, pour chaque embranchement et chaque service voyageurs. Puis, elle calcule les pertes nettes de la société ferroviaire à partir desquelles elle fixe les derniers paiements de subventions.

Dans toute réclamation de subvention, un passif éventuel apparaît aux registres de la Commission entre le moment où la société ferroviaire la dépose et le moment où la Commission la vérifie et autorise le paiement final. Il y a actuellement une accumulation de réclamations non vérifiées pour les années passées. Toutefois, cette accumulation aura été éliminée d'ici l'année 1984-1985 et les réclamations à venir seront traitées en moins de 12 mois. Le tableau 17 montre le progrès que la Commission a réalisé au cours des récentes années dans la réduction de cet arriéré de travail.

Tableau 17: Paiements de subventions en vertu de la Loi sur les chemins de fer/Dettes afférentes de la CCT à la fin de l'année financière



La Loi sur le transport du grain de l'Ouest viendra modifier le programme de subventions. Les modifications aux fonds requis pour payer les subventions (lesquelles n'ont pas encore été calculées) seront inscrites dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1984-1985. La CCT est tenue, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, de remplir les fonctions décrites dans les paragraphes suivants.

En se fondant sur les prévisions de quantités transportées, en tonnes, la Commission devra, tous les ans, fixer l'échelle des taux pour le transport de grain, pour la prochaine année de récolte. La CCT devra également déterminer les embranchements qui doivent être désignés comme "dépendant du grain" aux termes de la Loi. Les coûts variables des sociétés ferroviaires devront être calculés en fonction des prévisions de productivité et de "l'indice des coûts" des sociétés ferroviaires. À ce moment, la CCT recommandera à l'avance les niveaux de paiements (entre 600 et 700 millions de dollars) pour chaque année de récolte, et sera chargée de vérifier les réclamations ultérieures des sociétés ferroviaires et d'effectuer les paiements.

Un programme d'entretien des embranchements désignés comme "dépendant du grain" fera l'objet de surveillance, et des analyses seront amorcées sur les plans d'investissement des sociétés ferroviaires quant à l'équipement et aux installations nécessaires au

transport du grain. À partir de 1985-1986, la Commission révisera tous les quatre ans l'établissement du prix de revient.

L'article 272 de la Loi sur les chemins de fer (Programme de subventions dans la Région atlantique et dans l'Est) prévoit le versement de subventions aux sociétés ferroviaires pour le transport du grain et de la farine destinés à l'exportation et ce, à partir d'un point de l'intérieur situé à l'est de Thunder Bay jusqu'à un port de l'Est. Ces subventions encouragent l'utilisation permanente des ports de l'Est pour les exportations de grain et de farine. Ce programme de subventions est en cours d'évaluation. Le pourcentage des exportations de grain canadien subventionnées en vertu de ce programme a chuté au cours des années, passant de 6.3 % en 1977 à 5.2 % en 1981. Le tableau 18 montre les volumes de grain et de farine subventionnés au cours des années et les paiements versés. (Voir page 54, section III pour les prévisions de 1984-1985).

Tableau 18: Programme de subventions dans la Région atlantique et dans l'Est

	Grain		Farine	
	Tonnes	Subventions Paiements	Tonnes	Subventions Paiements
1982(*)	717,677	14,687,232	321,812	16,328,871
1981	739,755	15,634,628	475,207	22,904,508
1980	869,116	16,336,309	460,953	19,734,220
1979	692,657	12,681,342	567,044	22,047,808
1978	684,618	11,731,171	469,152	17,453,585
1977	846,599	15,278,069	455,186	12,133,843

(*) Subventions calculées selon les taux compensatoires de 1981.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes prévoit le versement de subventions aux sociétés ferroviaires pour l'acheminement vers l'Ouest de marchandises à partir du "territoire choisi" (ce territoire comprend les quatre provinces Maritimes et les lignes ferroviaires qui se trouvent à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent, au Québec). Ces subventions réduisent les taux de transport que les sociétés ferroviaires exigeraient autrement des expéditeurs et rendent donc plus concurrentielles les marchandises expédiées à partir du territoire choisi (voir section III pour plus de détails sur les paiements). Des

subventions sont également versées en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, pour le transport de marchandises vers des destinations du Canada à l'ouest du territoire choisi et pour les acheminements effectués à l'intérieur de ce territoire. (Ce dernier programme de subvention est traité dans l'activité "Transport par véhicule à moteur", à la page 40.)

Enfin, on a également demandé à la Commission (conformément à l'article 22(1)(1) de la Loi nationale sur les transports) de calculer les coûts spécifiques des services que le CN et CP Rail assurent au nom de VIA Rail. Ce travail servira à établir les montants de la facture finale.

C. Transport par eau

Objectifs

Réglementer la mise sur pied et l'exploitation de services de transport par eau dans certains cas particuliers définis par la législation ou par le gouverneur en conseil, afin de protéger les intérêts des utilisateurs de ce mode de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada et de coordonner et harmoniser les activités des transporteurs.

Concevoir, analyser et fournir des renseignements et des conseils au gouvernement fédéral sur les activités d'expédition et le transport maritime.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport par eau" représente 3.8 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des contributions) et 0.3 % lorsqu'on inclut les contributions. Cette activité consomme 4 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 19: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation économique	393	10	412	10	(19)	-
Analyse du transport	488	10	479	10	9	-
Transport maritime international	309	6	280	6	29	-
Administration des subventions	333	-	283	-	50	-
Gestion et secrétariat	362	7	354	7	8	-
	1,885	33	1,808	33	77	-

Description

La politique canadienne en matière de transport par eau vise principalement à favoriser la concurrence entre les transporteurs par

eau et à éviter l'imposition d'une réglementation économique. Toutefois, trois activités de transport par eau sont assujetties à une certaine forme de réglementation économique: les services de transport sur le fleuve Mackenzie; le cabotage (expédition intérieure); et le commerce international de ligne (les navires qui effectuent le transport international de conteneurs dans le cadre d'un service à horaire fixe). Conformément à la Loi nationale sur les transports et à la législation connexe, la CCT est responsable de la réglementation économique dans ces secteurs.

La Commission doit également mener des enquêtes publiques et prendre des décisions dans les affaires touchant les politiques d'établissement du prix de revient ainsi que les fusions ou les projets d'acquisition mettant en cause les transporteurs par eau et ce, toutes les fois qu'elle reçoit une plainte ou une opposition à ces sujets. De plus, la CCT doit surveiller la mise sur pied et l'exploitation de services de transport par eau, afin de fournir au gouvernement fédéral des informations et des conseils sur un large éventail de questions touchant ce type de transport. Ce travail comprend les sous-secteurs d'activité suivants:

Réglementation économique: La réglementation économique touchant le transport par eau peut être mieux décrite, en se référant aux trois activités de transport par eau susmentionnées et à certaines responsabilités d'ordre général de réglementation.

- **Les transporteurs du fleuve Mackenzie:** Conformément aux dispositions de la Loi sur les transports, la Commission délivre des permis à ces transporteurs et approuve les tarifs qu'ils demandent, pour assurer des services de transport sur le fleuve Mackenzie et dans la partie ouest de l'Arctique canadien. Ces activités de réglementation visent à s'assurer que les collectivités disséminées dans ces régions à faible population jouissent de services fiables de transport par eau. Ces services servent au transport de produits essentiels (comme le carburant, la nourriture, l'équipement, etc.) et servent d'appui aux activités minières et d'exploration dans le Nord.

- **Le cabotage:** Ce terme désigne le transport de marchandises ou de voyageurs entre des ports canadiens. Les navires enregistrés à l'étranger ont le droit de participer au cabotage si aucun navire canadien approprié n'est disponible à fournir le service. Tel que stipulé dans le Règlement d'exemption sur le cabotage, les navires battant pavillon étranger doivent présenter leurs requêtes au ministre du Revenu en vue d'obtenir une exemption des dispositions de la partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. En pareils cas, la Commission renseigne sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

- **Le commerce de ligne:** Dans le domaine du commerce international, il est fréquent que les compagnies maritimes qui s'occupent de commerce de ligne forment des associations de transporteurs regroupés par zone géographique afin d'établir des taux uniformes et de coordonner les services. Dans le cadre du droit canadien, ces associations, désignées par le terme "conférence maritime", sont autorisées à opérer à condition de respecter les dispositions de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Pour l'application de cette loi, la CCT tient à jour les dépôts de tarif, maintient un registre des ententes conclues, agit à titre de conciliateur entre les conférences maritimes et les expéditeurs, et s'assure du respect de la Loi.

- **Enquêtes réglementaires:** Le Comité des transports par eau s'occupe en outre de mener des enquêtes sur les transporteurs par eau assujettis à la Loi nationale sur les transports. Si des objections sont soulevées à l'égard de projets d'acquisition ou de fusion de sociétés de transport par eau, ou à l'égard des méthodes d'établissement des prix des transporteurs par eau, la Commission effectue une enquête pour s'assurer que ces projets ou méthodes ne causent aucun préjudice à l'intérêt public. En outre, le Comité vérifie et tient à jour des dossiers publics sur les tarifs, comme l'exigent un certain nombre de lois (par exemple, la Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent).

Analyse du transport: Ce sous-secteur d'activité comprend l'analyse et l'évaluation économique, opérationnelle et réglementaire de questions qui touchent le transport de marchandises par eau (ou par eau et par d'autres modes) à destination, à l'intérieur et en provenance du Canada.

Transport maritime international: Dans le cadre de ce sous-secteur d'activité, la Commission participe aux consultations interministérielles et aux analyses de problèmes de transport maritime international et contribue à la participation canadienne aux organisations intergouvernementales et internationales. La Commission exerce une surveillance constante sur l'industrie du transport maritime international qui dessert le commerce extérieur du Canada et sur les activités de réglementation des gouvernements étrangers et des organisations internationales qui s'occupent des politiques de réglementation économique ayant une incidence sur le transport maritime mondial. La Commission analyse l'évolution de la réglementation au niveau international, afin d'évaluer son incidence économique éventuelle sur les services d'expédition canadiens. Ce travail d'analyse permet à la Commission de faire des recommandations sur la position du Canada face aux projets d'ententes internationales bilatérales ou multilatérales, afin de protéger l'intérêt public.

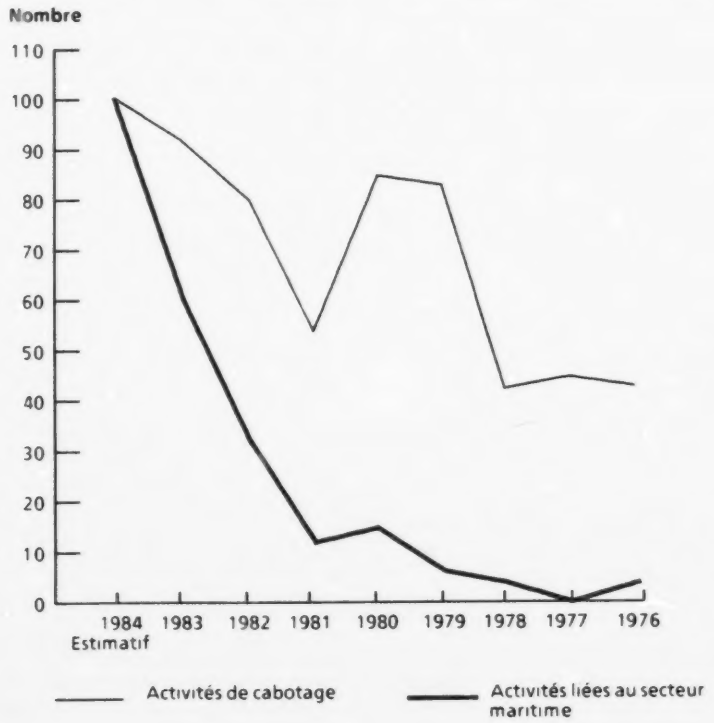
Administration des subventions: Ce sous-secteur d'activité comprend le traitement et la certification des réclamations en vue du paiement de subventions aux transporteurs par eau en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (ce programme de subventions est traité plus en détail à la page 40).

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation économique: La charge de travail de la Commission en ce qui concerne les demandes de permis pour l'exploitation de services de transport sur le fleuve Mackenzie change peu d'une année à l'autre (la CCT s'occupe généralement de 12 à 14 requêtes par année). La charge de travail relative au commerce de ligne et aux enquêtes sur les projets d'acquisition est également restée stable.

Toutefois, comme le démontre le tableau 20, la charge de travail associée aux exemptions sur le cabotage a augmenté notablement. Cette augmentation est due à l'expansion de la juridiction canadienne pour inclure les eaux côtières du plateau continental. La nouvelle juridiction du Canada touche maintenant un plus grand nombre de navires

Tableau 20: Requêtes en vue d'obtenir des exemptions de cabotage



et une plus grande variété d'activités (toutes les activités maritimes, sauf la pêche, y compris les activités des navires de forage et de leurs navires de service). La charge de travail supplémentaire prévue pour 1984 tient compte de la croissance prévue des activités de forage dans les eaux côtières nouvellement désignées comme canadiennes.

Analyse du transport: En 1984-1985, dans le cadre de ce sous-secteur d'activité la CCT mènera une enquête sur les questions soulevées depuis ces quelques dernières années, dans la Région atlantique du Canada en rapport avec les cas d'acquisition impliquant les droits de possession par CN et CP des compagnies maritimes installées dans le nord de l'Atlantique. Cette enquête visera surtout les questions relatives aux répercussions éventuelles de ces acquisitions sur le port de Halifax.

Transport maritime international: La Commission s'attend à devoir traiter les questions suivantes en 1984-1985:

- l'incidence sur le Canada de nouvelles politiques maritimes en voie d'élaboration à laquelle participent les principaux partenaires commerciaux du Canada et des organisations internationales;

- les mesures prises à l'étranger pour réduire ou éliminer le potentiel concurrentiel des navires canadiens;

- la pertinence pour le Canada des ententes internationales prévoyant la responsabilité des transporteurs maritimes.

D. Transport par véhicule à moteur

Objectifs

Réglementer la mise sur pied et l'exploitation de services de camionnage et d'autocars interprovinciaux et internationaux, afin de protéger les intérêts des utilisateurs de ces modes de transport, de favoriser le bien-être et la croissance économique du Canada et de coordonner et harmoniser les activités des transporteurs.

Administrer les programmes de subvention des coûts de transport de certaines marchandises, à partir ou à l'intérieur de la Région atlantique.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Transport par véhicule à moteur" représente 3.9 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des contributions) et 6.8 % lorsqu'on inclut les contributions. Cette activité consomme 5.8 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 21: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Réglementation des véhicules à moteur	229	4	215	4	14	-
Administration des subventions	37,631	43	35,810	44	1,821	(1)
	37,860	47	36,025	48	1,835	(1)

Description

L'activité "Transport par véhicule à moteur" comprend deux composantes: la réglementation des véhicules à moteur et l'administration des subventions.

Réglementation des véhicules à moteur: Dans le cas de cette composante, la Commission examine les projets de fusion ou d'acquisition qui lui sont soumis par les compagnies de camionnage, et fait les recommandations qui s'imposent. Lorsqu'une personne touchée par un projet d'acquisition s'y oppose, parce que, à son avis, elle restreindra indûment la concurrence ou nuira autrement à l'intérêt public, la Commission fait une enquête.

Cette composante comprend également l'examen de requêtes en autorisation de transporter des marchandises par camion le dimanche; l'examen et le dépôt de documents sur les tarifs et le service fourni par les autocars Roadcruiser du CN à Terre-Neuve. Enfin, elle participe avec les provinces à l'élaboration de règlements uniformes pour faciliter le camionnage et le transport par autocar interprovinciaux. Depuis l'adoption de la Loi sur le transport par véhicule à moteur en 1954, la sphère de compétence du gouvernement fédéral concernant les activités de camionnage ou de transport par autocar interprovinciales est restée la même. Toutefois, la responsabilité de la réglementation des activités de ces transporteurs a été déléguée aux organismes provinciaux responsables du transport par véhicule à moteur. Les provinces administrent les règlements régissant les transporteurs interprovinciaux au même titre qu'elles réglementent les transporteurs intraprovinciaux qui relèvent d'elles.

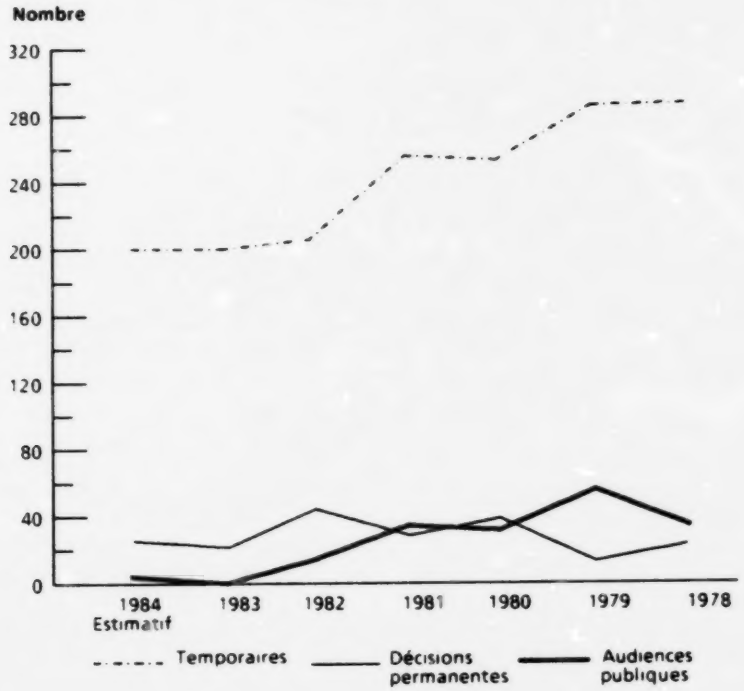
Administration des subventions: La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique prévoit le versement de subventions pour le transport de marchandises à l'intérieur du territoire choisi (ce territoire comprend les quatre provinces de l'Atlantique et la région située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent au Québec) et à partir de points situés dans le territoire choisi vers l'Ouest. Les demandes de subventions présentées par les compagnies de camionnage sont traitées, vérifiées et certifiées en vue du paiement. Certains cas font l'objet d'enquêtes sur les lieux et de rencontres avec les gouvernements provinciaux. Il arrive également que des audiences publiques soient tenues.

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation des véhicules à moteur: Au total, quatre années-personnes et $229,000 sont affectés à cette composante. En raison d'une décision prise récemment par le Comité en matière de politique, on s'attend à faire des économies pour l'année financière 1984-1985 relativement aux dépenses engagées par tous les intéressés impliqués dans les audiences ayant trait à la Loi sur le dimanche. Les requérants, les intervenants éventuels et la CCT réaliseront des économies au titre des frais de transport, des frais juridiques, des annonces dans les journaux et d'autres dépenses. Il ne sera désormais plus nécessaire de tenir des audiences publiques à l'égard des requêtes en exemption de la Loi sur le dimanche, sauf dans les cas complexes ou lorsque des objections sont soulevées à l'égard des requêtes. Toutes

les autres requêtes seront décidées par audience sur le vu des dossiers. Ces nouvelles modalités amélioreront substantiellement la qualité des services offerts aux requérants et ce, en réduisant le délai de prise de décision. On s'attend, en 1984-1985, à ce que ce délai soit de 50 jours, dont 28 représentent la période de publication obligatoire de l'avis dans la Gazette du Canada. La durée du processus d'audience sera ainsi réduite de plusieurs mois. Le tableau 22 montre la charge de travail reliée à l'administration de la Loi sur le dimanche.

Tableau 22: Décisions et audiences publiques relatives à la Loi sur le dimanche



Toutes les compagnies de transport relevant du Parlement du Canada sont tenues de donner avis de tout projet d'acquisition d'une autre compagnie ou entreprise de transport. Récemment, la Commission a intensifié ses efforts pour s'assurer qu'une plus grande proportion de la population soit informée des transactions susceptibles d'influer sur les réseaux de transport en place dans sa région, soit par la constitution de monopoles ou par l'entrée en vigueur d'horaires qui ne sont pas dans l'intérêt des expéditeurs ou des consignataires.

Administration des subventions: Les subventions sont calculées comme un pourcentage des frais de transport; différents pourcentages s'appliquent selon le type, l'origine et la destination des marchandises. Au mois d'avril 1983, les subventions versées pour les marchandises expédiées à l'intérieur des provinces Maritimes ont été ramenées de 12.5 % à 10 %. Cette réduction, s'ajoutant aux fluctuations de l'activité économique dans la région, devrait se refléter dans les subventions versées en 1984-1985. (Les subventions versées en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique sont mentionnées à la section III, page 55).

Un personnel de 43 années-personnes traite environ 12,500 réclamations par année.

E. Recherche

Objectif

Concevoir, analyser et fournir des renseignements et des conseils sur les aspects économiques et sociaux de tous les modes de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Recherche" représente 10.1 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des contributions) et 0.8 % lorsqu'on inclut les contributions. Cette activité consomme 8.5 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 23: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche	4,201	69	3,914	66	287	3

Description

La Direction de la recherche fournit des données d'appoint à la Commission et à ses comités; répond aux demandes faites par le ministre des Transports en vue de réaliser des études sur des sujets qui préoccupent le gouvernement; effectue des études de sa propre initiative et participe à des groupes de travail interministériels. La majorité du travail effectué par la Direction de la recherche est associée au mandat de recherche confié à la Commission en vertu des articles 7(4) et 22 de la Loi nationale sur les transports. Les études de la Direction touchent tous les modes de transport. Elle font appel à l'analyse et à des connaissances en économique, en statistique, en sociologie, en systèmes, en finance, ainsi qu'à une connaissance de la réglementation et de divers arrangements et contraintes institutionnels.

La Direction de la recherche effectue des travaux de recherche dans trois grandes catégories: des études en réponse aux demandes

relatives aux problèmes courants; des analyses se rapportant aux questions reliées au transport, susceptibles de surgir dans les prochaines années; et des études méthodologiques ou de fond qui servent aux deux premiers types de projets de recherche.

L'activité "Recherche" comprend cinq domaines:

- **les études de fret**, qui traitent du transport de marchandises en vrac et de produits agricoles, principalement par chemin de fer et pipeline de denrées;
- **l'économique du transport des passagers et de l'aviation**, qui se spécialise dans la recherche sur les lignes aériennes, sur le transport aérien international et sur d'autres types de transport de passagers;
- **l'analyse des industries de transport**, qui se concentre sur l'économique maritime, les questions d'expédition, le transport multimodal et le camionnage;
- **la recherche économique et sociale**, qui s'occupe de projets qui exigent la participation d'experts en économique, en statistique et en sociologie et agit à titre de groupe d'appui dans ces domaines;
- **le Bureau du coordonnateur du transport des handicapés**, qui effectue des recherches sur les aspects économiques et sociaux des questions de réglementation touchant le transport des personnes handicapées, fournit des conseils et fait des recommandations aux comités modaux.

La Commission a pour politique de mettre à la disposition du public le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche; pour ce faire, elle publie des rapports pour informer davantage le public et l'aider à mieux comprendre le réseau de transport canadien et les problèmes connexes.

Données sur le rendement et justification des ressources

La Direction de la recherche fournit des renseignements et des avis qui sont utiles au public et qui aident les comités modaux de la Commission ou le ministre des Transports à prendre des décisions. Les besoins en ressources sont fondés sur la nécessité de maintenir la capacité de la Direction (en termes de diversité et de nombre d'experts) de répondre à la demande en renseignements et en conseils, demande dont le niveau est évalué à partir de la connaissance des problèmes auxquels la Commission ou le gouvernement fédéral font face.

La Direction de la recherche constitue un service. Son rendement est fonction de la mesure dans laquelle elle produit des études

pertinentes, précises et opportunes pour aider la Commission et le ministre des Transports à prendre des décisions.

Un plan conceptuel définit les objectifs généraux et les priorités pour les cinq prochaines années et assure la continuité des plans de travail annuels qui fournissent des données détaillées sur l'utilisation des ressources et les priorités pour chaque année. On trouvera ci-dessous un résumé partiel du plan de travail de 1984-1985. D'autres projets de recherche seront menés au cours de la même année, et il est possible que des projets importants non mentionnés ci-dessous obtiennent préséance, les priorités de recherche évoluant en fonction des besoins de la clientèle et en réponse aux changements dans le secteur du transport. Ainsi, de nouveaux projets sont régulièrement amorcés, et des projets de recherche en cours sont évalués en fonction de leur urgence et de leur incidence.

Structure des tarifs aériens: La concurrence accrue dans le secteur du transport aérien a donné lieu à une prolifération de tarifs, tant pour les services à horaire fixe que pour les services d'affrètement. De plus, des tarifs très réduits ont été offerts afin de s'accaparer une grande partie du public qui n'aurait autrement pas voyagé par avion. Simultanément, certaines restrictions ont été imposées pour permettre aux lignes aériennes de conserver leurs passagers qui paient le plein tarif.

Ces réductions ont soulevé certaines inquiétudes; c'est pourquoi la Commission continuera d'examiner l'incidence des tarifs aériens réduits. Dans ce but, elle examinera certaines méthodes de calcul du prix de revient de divers services aériens et elle évaluera l'importance de l'interfinancement. Les frais de service calculés au moyen des méthodes susmentionnées serviront à examiner la structure tarifaire actuelle. Des rapports provisoires devraient être produits en 1984-1985. La Direction de la recherche explorera également l'utilisation éventuelle de certaines limites "raisonnables" à l'intérieur desquelles les tarifs aériens seraient automatiquement approuvés.

Capacité ferroviaire et investissement: La Direction de la recherche participe avec divers gouvernements provinciaux, sociétés ferroviaires et autres ministères fédéraux à toute une gamme de projets visant à examiner la capacité ferroviaire et les moyens de réduire les zones de congestion d'une manière économique et opportune. Au cours de 1984-1985, la Direction de la recherche examinera la possibilité d'utiliser conjointement la voie située dans le Canyon du fleuve Fraser; surveillera l'évolution de la situation et, au besoin, se penchera de plus près sur les problèmes d'accès ferroviaire dans le port de Vancouver et à Thunder Bay. En outre, la Direction examinera les options d'investissement et les choix opérationnels qui s'offrent à VIA Rail. Enfin, elle effectuera une étude des problèmes de transport dans le territoire du Yukon, à la demande du gouvernement du Yukon et du ministère des Affaires indiennes et du Nord. Elle s'intéressera

particulièrement à l'incidence de la situation financière de la société ferroviaire White Pass and Yukon. Tous ces projets devraient être terminés en 1984-1985.

Économique du transport hauturier: Un certain nombre de projets ont été mis en branle afin d'améliorer la compréhension des facteurs économiques et commerciaux en jeu dans le transport international. En 1984-1985, la Direction de la recherche se penchera principalement sur l'économique du transport maritime de ligne, (y compris les recettes, les frais, ainsi que la capacité disponible et son utilisation) et sur le niveau de structuration des taux de transport des lignes maritimes. Si les ressources le permettent, la Direction s'intéressera également à l'évaluation de l'incidence sur la balance des paiements de l'exploitation d'une flotte hauturière canadienne. Des rapports provisoires sur toutes ces questions devraient paraître en 1984-1985.

Transport du grain de l'Ouest: La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit l'examen de ses dispositions en 1985-1986. Diverses études portant sur le réseau de transport du grain sont en cours de réalisation et serviront de base à ce processus d'examen. Parmi ces études, on retrouve celles sur la disponibilité des services de camionnage ainsi que sur leurs taux et leurs coûts; sur les coûts d'entreposage du grain dans les silos situés en province et dans des silos de transfert; sur les coûts d'utilisation de divers types de trains; de même que sur les coûts d'expédition du grain via les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Enfin, on créera un modèle intégré de tout le réseau de transport. On s'attend à ce que le travail soit terminé en 1984-1985, et à ce que plusieurs rapports destinés au public décrivent le modèle et ses composantes.

Ententes internationales: Le transport maritime, aérien et multimodal international (c'est-à-dire le transport de marchandises d'un point à un autre par l'intermédiaire de deux modes de transport ou plus, par exemple la route et le chemin de fer) sont visés par un certain nombre d'ententes bilatérales ou multilatérales existantes ou proposées. En ce qui concerne le transport aérien, les ententes bilatérales permettent aux transporteurs canadiens d'avoir accès à certains marchés transfrontaliers ou transocéaniques. La Direction de la recherche donnera des conseils sur l'incidence potentielle de diverses positions négociées pour le Canada. En ce qui concerne le transport maritime, les problèmes actuels touchent principalement la réservation d'espace à bord des navires et d'autres restrictions imposées par les gouvernements étrangers. En raison de la nature de ces avis, il est prévu qu'aucun rapport public ne sera diffusé dans ces secteurs.

Subventions au transport: La Direction de la recherche effectue actuellement des études sur les subventions au transport, touchant leur importance, leur incidence et leurs effets sur les expéditeurs et les transporteurs, ainsi que leur influence indirecte sur les investissements et l'établissement des prix. Dans le cadre de ces études, la Direction s'occupe actuellement de rassembler des

renseignements en étudiant des cas particuliers en vue de répondre aux questions suivantes: i) dans quelles situations les subventions sont-elles plus efficaces, et pour atteindre quels objectifs? ii) est-ce que la manière d'administrer les subventions importe? Plusieurs rapports publics décrivant les travaux réalisés en 1983-1984 devraient paraître en 1984-1985.

En plus de faire ces études importantes, la Direction entreprendra divers projets moins importants, au besoin. Les comités modaux de la Commission pourront également compter sur l'appui de la Direction de la recherche pour remplir leurs fonctions qui exigent des ressources spécialisées, mettent en cause des problèmes de méthodologie ou touchant des problèmes découlant d'études antérieures de la Direction de la recherche. Certaines de ces activités peuvent devenir des projets importants, bien qu'aucune transformation de ce genre ne soit prévue pour l'instant.

Dans le cadre de son travail d'élaboration de normes à l'intention des personnes handicapées, pour leur faciliter l'accès aux modes de transport, le Bureau du coordonnateur du transport des handicapés poursuivra sa recherche sur le nombre actuel et éventuel de voyageurs handicapés, sur les obstacles auxquels ils font face lorsqu'ils utilisent les divers modes de transport assujettis à l'autorité du gouvernement fédéral, et sur la façon de réduire ces obstacles aux voyages. Un programme a été entrepris en 1983-1984 visant à fournir des cartes de transport multimodal aux personnes handicapées qui ont besoin d'être accompagnées. La mise en oeuvre de ce programme devrait se faire en 1984-1985.

F. Gestion et administration

Objectif

Prendre des décisions sur des questions de réglementation faisant partie du mandat de la Commission; élaborer et exploiter des systèmes de gestion centralisée et des services administratifs à l'appui des fonctions de la Commission.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Gestion et administration" représente 26.4 % des dépenses totales du Programme (à l'exclusion des contributions) et 2 % lorsqu'on inclut des contributions. Cette activité compte 28.1 % du nombre total des années-personnes.

Tableau 24: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985		Prévues 1983-1984		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Haute direction	2,693	36	2,387	36	306	-
Secrétariat et communications	1,098	26	1,042	26	56	-
Personnel	1,153	31	1,205	31	(52)	-
Services juridiques	1,090	21	1,031	21	59	-
Contrôleur	4,374	107	5,253	119	(879)	(12)
Administration de la Division de l'Ouest	536	7	503	7	33	-
	10,944	228	11,421	240	(477)	(12)

Description

L'activité "gestion et administration" comprend les composantes suivantes:

Haute direction: La haute direction comprend le président, les deux vice-présidents, les commissaires et leur personnel. Les commissaires,

en s'appuyant sur les résultats d'audiences publiques ou sur les conseils du personnel de la Commission, prennent des décisions sur des questions de réglementation. Lorsqu'une requête est déposée en vue de la révision d'une ordonnance ou d'une décision de la Commission, ou lorsque le ministre des Transports, en réponse à un appel d'une décision ou d'une ordonnance, demande à la Commission de procéder à une révision, l'affaire est soumise au Comité de révision. Ce comité comprend les présidents des comités modaux et il est présidé par le premier vice-président.

Services juridiques: Les services juridiques fournissent des avis et des conseils à la Commission et aux comités modaux sur des questions de droit et de compétence découlant de l'administration de la Loi nationale sur les transports et autres lois connexes.

Secrétariat et communications: Cette composante sert de secrétariat à la Commission, s'occupe d'enregistrer les décisions de la Commission et de tenir à jour ses registres officiels, et assure des services de secrétariat au Comité de révision. En outre, la composante "secrétariat et communications" assure divers services administratifs, y compris la planification des audiences ainsi que les relations avec les médias et le public, les services de publication et de bibliothèque, la coordination des services de traduction, et la correspondance ministérielle relative à la Commission.

Services du personnel: Les services du personnel fournissent des conseils et de l'aide aux gestionnaires à l'égard de toutes les questions relatives à la gestion du personnel et à la politique sur les langues officielles.

Contrôleur: Le contrôleur est responsable de la coordination des systèmes de gestion de la Commission. Il fournit des conseils et de l'aide aux gestionnaires à l'égard de la planification, de l'évaluation, de la gestion financière et matérielle, du logement, des télécommunications, de la gestion des dossiers, du traitement de mots, ainsi que de l'élaboration et de l'exploitation de systèmes de traitement électronique des données.

Administration de la Division de l'Ouest: Ce groupe englobe le bureau du directeur exécutif, y compris les services juridiques, financiers, administratifs et de recherche locaux. Il fournit également des services de secrétariat à la Division et s'occupe de planifier les audiences.

Données sur le rendement et justification des ressources

Audiences: La haute direction, le secrétariat et les services juridiques participent surtout au processus d'audience. Les décisions de réglementation sont fondées sur les résultats des audiences; et c'est au comité modal concerné qu'il revient de déterminer s'il y a lieu ou non de tenir une audience publique, et ce, en examinant le

problème en question. Le nombre d'audiences publiques demeure relativement constant d'une année à l'autre, sauf dans deux secteurs: ceux du transport par véhicule à moteur et du transport par chemin de fer. Le secteur du transport par véhicule à moteur a connu une diminution importante des audiences en 1982-1983 (voir tableau 25). Par contre, les audiences dans le secteur du transport par chemin de fer ont été plus fréquentes en 1982-1983. Il y a eu plus d'audiences sur des projets d'abandon d'embranchement en raison de l'augmentation du nombre de requêtes présentées à ce sujet et du nombre de requêtes datant de 1981-1982 encore en suspens. Aucune augmentation importante des audiences n'est prévue pour la période visée par le présent plan des dépenses.

Tableau 25: Audiences publiques

	1982-1983		1981-1982		1980-1981	
	Audiences	Jours d'audiences	Audiences	Jours d'audiences	Audiences	Jours d'audiences
Transport aérien	14	39	7	30	9	54
Transport par chemin de fer	25	50	13	57	10	34
Transport par eau	2	6	5	14	1	6
Transport par véhicule à moteur	3	3	38	28	24	36
Transport par pipeline de denrées	1	1	-	-	-	-
Comité de révision	1	1	1	1	2	5
Sous-total: Comités modaux	46	100	64	130	46	135
Division de l'Ouest	14	23	18	40	16	57
Commission - Total	60	123	82	170	62	192

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse des coûts de la CCT par type de dépense

1. Dépenses par objet

Le tableau 26 montre les coûts de la CCT par type de dépense. Les tableaux 27 et 28 présentent une analyse plus détaillée des principaux types de dépenses, soit les traitements, subventions et contributions.

Tableau 26: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Personnel			
Traitements et salaires	29,472	28,949	25,127
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3,831	3,712	3,773
	33,303	32,661	28,900
Biens et services			
Transports et communications	3,372	3,008	2,544
Information	758	686	355
Services professionnels et spéciaux	3,167	3,059	2,452
Location	209	166	160
Achat de services de réparation et d'entretien	88	91	101
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	444	444	701
Toutes autres dépenses	48	65	32
	8,086	7,519	6,345
Total des coûts de fonctionnement	41,389	40,180	35,245
Capital	87	235	229
Subventions et contributions	513,930	496,698	530,652
Total des dépenses	555,406	537,113	616,126

2. Dépenses en personnel

Les traitements représentent le plus important élément de coût de la CCT, à l'exception des contributions versées aux compagnies de transport. Le tableau 27 montre le nombre d'années-personnes et le traitement moyen de chaque catégorie professionnelle.

Tableau 27: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

	Années-personnes autorisées			Échelle de traitement actuelle		Provision pour le traitement moyen 1984-1985
	1984-1985	1983-1984	1982-1983			
Gestion						
Nominations par décret en conseil	17	18	18	47,960	93,040	70,789
Gestion	40	39	17	47,960	93,040	60,477
Autres	2	-	-			
Scientifique et professionnelle						
Vérification	19	16	17	26,604	65,770	42,712
Économique, sociologie et statistique	95	98	105	14,570	62,880	45,454
Génie et arpentage	31	32	38	22,196	73,560	50,627
Droit	16	16	16	19,546	85,140	44,638
Réglementation scientifique	5	5	10	14,082	65,770	46,674
Autres	1	1	1			
Administration et service extérieur						
Services administratifs	59	61	55	13,250	55,226	33,409
Commerce	7	4	2	14,890	57,586	40,361
Gestion des systèmes d'ordinateurs	10	13	7	17,872	58,508	31,119
Gestion des finances	21	26	24	13,193	55,220	37,108
Service d'information	7	6	4	12,932	55,220	33,712
Gestion du personnel	10	12	13	13,330	60,830	33,999
Administration des programmes	119	115	128	13,250	55,226	34,150
Autres	-	4	-			
Technique						
Soutien technologique et scientifique	17	17	11	13,372	48,444	42,078
Soutien des sciences sociales	34	35	32	12,033	55,013	31,614
Inspection technique	55	52	48	12,033	54,944	38,885
Autres	2	3	3			
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	159	156	162	12,316	30,231	21,405
Secrétariat, sténographie, dactylographie	84	88	95	12,034	30,425	21,801

La colonne "années-personnes" montre la répartition prévue par groupe professionnel des années-personnes allouées pour le Programme. La colonne "traitement moyen" donne les coûts estimatifs de traitement de base, compte tenu des conventions collectives, des augmentations statutaires, des promotions et des reclassifications, le tout divisé par le nombre d'années-personnes allouées au groupe professionnel donné.

3. Subventions et contributions

La Commission est responsable de l'administration de divers programmes de contributions et de subventions.

Tableau 28: Ventilation des subventions et des contributions (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Contributions			
Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux - paiements versés à deux transporteurs aériens régionaux pour subventionner leur exploitation sur des circuits précis situés dans les régions éloignées:			
Eastern provincial Airlines			865
Québecair			635
	1,500	1,500	1,500
Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes - paiements versés aux sociétés ferroviaires qui effectuent le transport de marchandises dans un "territoire choisi", tel que défini dans la loi, afin d'abaisser les tarifs qui autrement seraient imputés aux expéditeurs, et rendre les marchandises transportées hors du territoire, plus concurrentielles. Voici les paiements estimatifs versés à chaque société pour le transport de marchandises durant l'année civile de 1984:			
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	10,565	9,990	8,293
Chemin de fer de Matane et du golfe	115	110	92
Canadien Pacifique Limitée	922	878	732
Dominion Atlantic Railway			
Société de développement du Cap-Breton	315	300	264
	50	-	-
Canadien Pacific Express-Messageries	233	222	185
	12,200	11,500	9,566

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer - contributions au coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau de chemin de fer utilisés par le public	10,000	10,300	15,380
Relance de l'aide à l'emploi	-	85	-
Été Canada - programme d'emploi pour étudiants	-	113	138
	23,700	23,498	26,584
Paiements statutaires			
Paiements versés aux sociétés ferroviaires et aux compagnies de transport, dont les montants sont déterminés en conformité des articles 256, 258, 261 et 272 de la Loi sur les chemins de fer (S.R., c. R-2)			
Embranchements des Prairies			
Chemins de fer nationaux du Canada	189,390	185,100	221,432
Canadien Pacifique Limitée	187,140	181,800	216,577
Sociétés ferroviaires (classe II)	-	-	4,885
	376,530	366,900	442,894
Embranchements hors-Prairies			
Chemins de fer nationaux du Canada	9,970	9,900	5,890
Canadien Pacifique Limitée	9,850	9,600	4,110
	19,820	19,500	10,000
Services de trains de voyageurs (autres que VIA Rail)			
Chemins de fer nationaux du Canada	2,900	2,500	5,233
Canadien Pacifique Limitée	-	-	-
Sociétés ferroviaires (classe II)	5,300	4,800	3,721
	8,200	7,300	8,954
Tarifs de l'Est pour le transport du grain et de la farine:			
Chemins de fer nationaux du Canada	23,900	21,500	23,040
Canadien Pacifique Limitée	16,280	14,700	13,300
	40,180	36,200	36,340

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Total - toutes les sections:			
Chemins de fer nationaux du Canada	226,160	219,000	255,595
Canadien Pacifique Limitée	213,270	206,100	233,987
Sociétés ferroviaires (classe II)	5,300	4,800	8,606
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	444,730	429,900	498,188
Paiements versés aux sociétés ferroviaires, aux camionneurs et aux compagnies maritimes en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (S.R., c. A-18)			
Paiements versés pour le trafic en direction ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts pour l'acheminement de marchandises depuis les régions Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des localités canadiennes à l'ouest desdites régions.			
Les paiements sont versés aux:			
Camionneurs (toutes marchandises)	9,660	9,200	11,947
Camionneurs (marchandises désignées)	3,360	3,200	4,104
Sociétés ferroviaires (marchandises désignées)	2,730	2,600	3,262
Paiements versés pour le trafic intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination des points situés à l'intérieur des régions Maritimes et de la Gaspésie.			
Paiements répartis par mode de transport:			
Par camion	23,205	22,074	28,225
Par chemin de fer	6,248	5,943	7,854
Par eau	297	283	488
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique	45,500	43,300	55,880

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Total des subventions statutaires	490,230	473,200	554,068
Total des contributions	513,930	496,698	580,652

B. Analyse des coûts

Coût du Programme

Le Budget des dépenses de 1984-1985 de la CCT comprend les autorisations votées et les autorisations statutaires. Il faut ainsi prendre en considération les services assurés sans frais par d'autres ministères comme les dépenses en locaux acquittées par le ministère des Travaux publics et les services dispensés par le ministère des Approvisionnements et Services, le Conseil du Trésor et le ministère du Travail.

Tableau 29: Coût net du Programme pour l'année 1984-1985

	1984-1985			1983-1984
	Dépenses	Ajouter autres coûts	Net	Net
Programme de la Commission Canadienne des transports	555,406,000	4,286,000	559,692,000	541,243,000